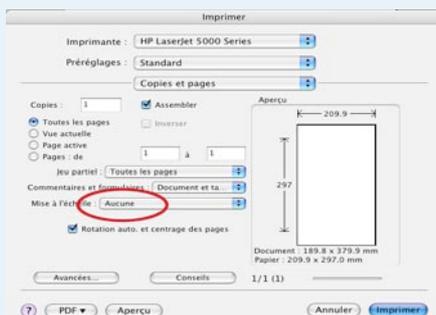


CONFECTION D'UNE BROCHURE



Plier les feuilles dans le sens de la hauteur (pour un meilleur rendu, vous pouvez coller les pages après les avoir pliées).



Plier une nouvelle fois les feuilles, dans le sens de la largeur. (le plus petit numéro de page doit être à l'extérieur).



Assembler les différentes pages.



Maintenez le tout à l'aide d'un élastique.



LE CANAL D'ENTREROCHEs

Histoire d'un rêve européen



éditions randonature - collection sentiers didactiques

Le canal d'entreroches

2

• Ce sentier se situe dans une zone naturelle parfois sensible. Respectez la faune. Ne cueillez pas non plus les fleurs, d'autres pourront ainsi les admirer.

• Les zones que vous traversez sont des lieux d'habitation et de travail pour les agriculteurs et habitants de la région. Respectez les bâtiments, le bétail et les clôtures.

• La nature vous sera reconnaissante si vous ne lui abandonnez pas vos déchets.

• Avant votre départ, renseignez-vous sur les conditions météo et sur l'enneigement.

• Ce document ne suffit pas forcément pour vous guider, munissez-vous de la carte topographique de la région. Ne quittez pas les chemins balisés «tourisme pedestre».

AVERTISSEMENT

Plusieurs itinéraires permettent de découvrir le canal d'Entreroches. Cette brochure vous invite à le découvrir à travers un itinéraire de trois heures, qui vous permet de vous immerger progressivement dans l'épopée de ce rêve un peu fou. Mais les vestiges du canal à proprement parler peuvent se visiter en une balade d'une heure, depuis la gare d'Éclépens.

Randonature Sarl ne peut être tenue pour responsable de l'état des chemins, d'un accident survenu sur cet itinéraire ni du fait que vous vous y égariez.

L'utilisation de ce guide est soumise aux conditions générales disponibles sur www.randonature.ch/conditions

NATURE ATTITUDE

POUR EN SAVOIR PLUS

Canal d'Entreroches. Créer une voie navigable de la mer du Nord à la Méditerranée au XVIIIème siècle. Cahiers d'archéologie romande n°33, Bibliothèque historique vaudoise, Lausanne, 1987.

Le canal d'Entreroches. Histoire d'une idée. P.-L. Pelet, Librairie de l'université, F. Rouge et Cie S.A., Lausanne, 1946.

Découvrir le patrimoine. Canal d'Entreroches. Patrimoine Suisse, Zurich, 2004.

<http://www.eau21.ch/RhoneAuRhin.htm> (site du programme "eau 21")

CRÉDITS DES TEXTES ET ILLUSTRATIONS

Ce sentier a été créé par Randonature Sarl sur la base du dépliant «Découvrir le patrimoine. Canal d'Entreroches».

Une partie des informations présentées dans cet ouvrage est issue des ouvrages et sites internet listés ci-dessus.

Textes et images © Randonature Sarl 2007, exceptés images pp. 9, 15; p.14: Confrérie des Pirates d'Ouchy; p.12: Jardin des glaciers; pp. 16, 17, 18, 19, 20, 21: Patrimoine Suisse d'après CAR 33, BHV 1987, et panneau explicatif "Monuments historiques et archéologiques VD - Société de développement de la Sarraz et environs. Dessins A. Rahman.

TELECHARGEZ CETTE BROCHURE SUR

<http://www.randonature.ch/7>

Le canal d'entreroches

31



innovation
tourism

DANS LA MÊME COLLECTION

Canton de Vaud

- Rossinière. Histoire et architecture d'un village du Pays d'Enhaut (Rossinière)
- Le canal d'Entreroches. Histoire d'un rêve européen (Eclépens)
- Lausanne moderne. Histoire d'une ville en transition (Lausanne)
- Lausanne au fil de l'eau. Histoire d'une ville et de son lac (Lausanne)
- Sentier de la Pierre. Voyagez entre mer et montagne (Villars)
- Sentier géologique de Bassins. A la découverte de la face cachée de la chaîne du Jura (Bassins)
- Balade à travers Orbe et son passé. Histoire d'un carrefour de l'Europe (Orbe)
- Payerne et son abbatale. Histoire d'une ville et de son église (Payerne)

Canton du Valais

- Le sentier des pives. Du village aux alpages (Nendaz)

Canton de Neuchâtel

- Le sentier de la Tourbière. Exploitation et sauvegarde d'une ressource naturelle (Les Ponts-de-Martel)

DÉCOUVREZ TOUS CES ITINÉRAIRES SUR WWW.RANDONATURE.CH

30 Le canal d'entreroches

29 Le canal d'entreroches

CHRONOLOGIE

- 1517 Avènement de la Réforme
- 1536 Réformation du Pays de Vaud
- 1588 Début de la guerre aux Pays-Bas et entre les Pays-Bas et l'Espagne
- 1621 Création des Indes néerlandaises
- 1626 Premier voyage d'Elie Gouret en Suisse
- 1638 Début de la construction du canal
- 1648 Fin de la construction du canal
- 1829 Fin de l'exploitation du canal
- 1829 Ouverture de la liaison ferroviaire Morges - Yverdon

SITUATION



En transports publics: prendre le train jusqu'à La Sarraz.

En voiture: sortir de l'autoroute Lausanne - Yverdon à La Sarraz. Et parquer

TABLE DES MATIÈRES

p. 4	Infos pratiques
p. 5	Introduction
p. 7	Début du sentier
p. 27	Remarques personnelles
p. 29	Chronologie
p. 30	Dans la même collection
p. 31	Pour en savoir plus (bibliographie et crédits)

Le canal d'entreroches 3

Le canal d'entreroches 4

INFOS PRATIQUES

- ? Balade à la découverte de l'histoire du canal d'Entreroches, qui devait relier le Rhône au Rhin
- 📍 Gare de La Sarraz - Mormont - Eclépens - Gare de La Sarraz
- 🌟 cn 1: 25000 1222 Cossonay
- 📏 310m ← 310m
- 👣 11.5 km
- 🕒 Environ 3h30
- ⚠️ Pas de difficultés particulières
- 📅 Mars à novembre
- 🍽️ Restaurants et épiceries à La Sarraz et Eclépens
- 🏨 Hôtel de Ville de La Sarraz
- 🚗 Gare de La Sarraz
- 🚽 Bâtiment communal de La Sarraz

UN RÊVE INACHEVÉ



Au vieux rêve européen de relier par une voie navigable la mer du Nord à la Méditerranée, ou le Rhin au Rhône, il n'a finalement manqué qu'une quinzaine de kilomètres, juste ici, entre Cossonay et Morges. Aujourd'hui, seuls quelques vestiges de ce projet subsistent encore, quelques pans de murs couverts de mousse qui imprègnent la forêt alentour d'un caractère mystérieux, chargé de plusieurs siècles d'histoire.

Conçu en plein centre de l'Europe pour relier le lac de Neuchâtel au Léman, le canal d'Entreroches a été développé dès 1635 et exploité jusqu'en 1829. Les ruines de cet ouvrage d'importance internationale racontent plusieurs histoires.

Le canal d'entreroches

5

Le canal d'entreroches

9

1 Depuis la gare de La Sarraz, dirigez-vous vers le centre. Prenez à droite dès que les rails passent sous la route et suivez les indications du tourisme pedestre. Après 5 minutes, environ 30m après le début du chemin des Vignes, arrêtez-vous sur la petite esplanade en amont du sentier.

Prenez le temps de suivre les traces de ce riche passé et de découvrir les vestiges du canal d'Entreroches. Patrimoine suisse et Randonature vous souhaitent beaucoup de plaisir dans cette balade.

L'histoire de la domination bernoise. aussi le développement d'une région peu fertile car marécageuse et viale et l'arrivée du chemin de fer. Au niveau local, le canal raconte leur marque, tout comme au XIX^e siècle la crise de la navigation fluviale et l'arrivée du chemin de fer. Au niveau local, le canal raconte leur marque, tout comme au XIX^e siècle la crise de la navigation fluviale et l'arrivée du chemin de fer. Au niveau local, le canal raconte leur marque, tout comme au XIX^e siècle la crise de la navigation fluviale et l'arrivée du chemin de fer.

REMARQUES PERSONNELLES

28

Le canal d'entreroches

27

Le canal d'entreroches

Un nouvel obstacle surgit en 1990, lorsqu'une votation populaire plébiscite la protection de la Venoge, principale source d'alimentation en eau du canal d'Entreroches. Finalement, la Confédération se retire officiellement du projet en 1993.

Mais l'idée d'Elie Gouret possède aujourd'hui encore ses défenseurs. L'Association suisse pour la navigation intérieure (ASNAV) milite ainsi pour le développement des canaux - « un moyen de transport capable de relever les défis du XXI^e siècle » - et notamment pour la réalisation de la liaison Rhône-Rhin par le canal d'Entreroches.



L'Orbe



Lac Léman

On le comprend aisément: l'Orbe, toute proche, est juste derrière nous, alors que devant nos yeux la plaine nous emmène tendrement vers le Léman. Qui ne rêverait pas d'accomplir ce trajet au gré du courant, à vau-l'eau?

Fin Continuez sur ce chemin jusqu'à La Sarraz. Puis rejoignez la gare en suivant les indications du tourisme pédestre.

26

Le canal d'entreroches

25

Le canal d'entreroches

Une nouvelle étude est ensuite entamée sous l'égide de l'Office fédéral des eaux, qui combine la voie navigable avec un projet hydrologique visant à réguler les eaux du Jura. Mais à cette époque la priorité est à l'automobile et à la création des autoroutes, une telle voie est jugée; inopportune, puis quasiment oubliée.

Ainsi, entre 1941 et 1948, on envisage de mettre sur pied une voie navigable adaptée à des chalandes de 900 tonnes! Et en 1952, l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, aidée par la Confédération, établit un plan d'aménagement pour l'importation de matières premières (fer, charbon et pétrole) jusqu'au lac Léman par le Rhin.



L'idée de relier le Rhône au Rhin n'est pas morte avec le canal d'Entreroches. Malgré l'ouverture en 1855 de la voie de chemin de fer entre Morges et Yverdon, plusieurs études ont été menées depuis pour réhabiliter ce projet.

10 UNE IDÉE QUI SURVIT

1 LA SARRAZ, VICTIME DE LA RÉFORME

Le 31 octobre 1517, Martin Luther affiche ses 95 thèses contre les dérives de l'Eglise catholique sur la porte du château de Wittenberg - en Allemagne actuelle. Cet acte va révolutionner l'Europe. La Réforme est née et elle se propage sur le Vieux-Continent comme une traînée de poudre, l'entraînant dans des guerres de religion aux nombreux foyers.



Parmi les conséquences de la Réforme, quelque 50 ans après l'acte de Luther, sept des dix-sept provinces des Pays-Bas, alors sous domination espagnole, choisissent de suivre cette nouvelle foi. De cette sécession des « Provinces unies » s'ensuit un conflit de 80 ans entre catholiques et réformés.

Le canal d'entreroches

7

Le canal d'entreroches

8

Quittez l'esplanade par le haut pour emprunter le chemin qui passe devant le cimetière. Suivez-le pendant environ 10 minutes. Arrêtez-vous avant le premier bosquet situé à droite du chemin et observez le panorama.

2

La baronnie de La Sarraz reste pourtant entière jusqu'en 1623, où une querelle de succession pousse les Bernois à morceler son territoire, le restreignant à La Sarraz et à Ferreyres. Les villages d'Eclepens, de Pomaples, de Chevilly et d'Orny constituent dès lors une seigneurie particulière et La Sarraz perd définitivement toute importance.



Château de La Sarraz

Le seigneur du château de La Sarraz possédait jusqu'alors une grande influence, due à sa position stratégique proche du défilé du Mormont, emprunté au Moyen-Âge par les armées, les commerçants et les pèlerins voyageant de France en Italie. Mais la conquête bernoise met fortement à mal son pouvoir.

En Suisse, dans la région de La Sarraz - alors sous la domination de la maison de Savoie - l'onde de choc est également ressentie. Comme tout le reste du canton de Vaud, la ville est conquise par les Bernois en 1536 et convertie au protestantisme.

tonneaux de vin, ils laissent une image d'ivrognes querelleurs et pourraient être à l'origine de l'expression « aller sur Soleure » - avoir trop bu.

De plus, malgré la faillite du projet de liaison navigable entre le Rhin et le Rhône, Enteroches n'est pas considéré comme un échec. Il influence son époque, et les prouesses techniques réalisées sur ce canal font deux émules.

Le canal de l'Aarberg est construit pour faciliter le transport entre Morat et Berne. Mis en service au printemps 1647, il est abandonné une trentaine d'années plus tard, à cause de son coût d'entretien trop élevé.

Quant au canal de Stockalper, il doit mettre en valeur le col du Simplon en reliant Brigue au lac Léman. Il n'est finalement achevé que sur 8 km, entre Vouvry et Collobombey, de 1651 à 1659. Les difficultés du terrain et l'inachèvement d'Enteroches causent sa perte.



Le canal d'Enteroches encourage d'autres constructions

10 Continuez votre chemin en suivant les indications « Balade viticole des côtes de l'Orbe ». Après avoir quitté la route asphaltée, arrêtez-vous sur un banc au-dessus des vignes.

24 Le canal d'enteroches

23 Le canal d'enteroches

même une auberge, à Enteroches. transports et en tiennent la comptabilité. Ils logent au port et tiennent des charpentiers pour réparer les écluses et les barques et des magons pour entretenir les murs. Et aussi des forgerons, des cordiers et de simples manoeuvres. De même, des commis organisent et surveillent les

Et enfin, des bateliers dirigent et haient les barques. Comme les recettes du canal sont variées, ce sont de simples paysans de la région qui s'y attellent. Passés maîtres dans l'art de percer subrepticement les

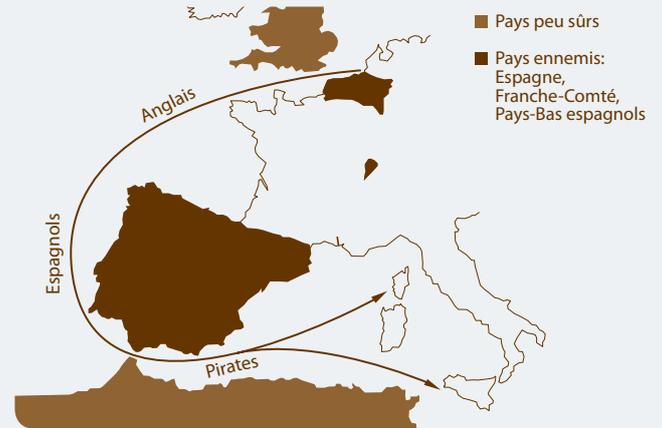


Durant son exploitation, le canal d'Enteroches provoque un important regain économique au niveau régional. En plus des activités commerciales liées aux marchandises transportées, il emploie de nombreux corps de métiers.

6 UNE INFLUENCE POSITIVE, RÉGIONALE ET NATIONALE

2 GUERRES FLUVIALES EN EUROPE

Au début du XVII^e siècle, le développement des empires coloniaux met l'Europe en ébullition. Si les Espagnols ont conquis les Amériques, les Hollandais annexent, eux, en 1621 l'Indonésie - ou « Indes néerlandaises » - et développent leurs relations commerciales, notamment avec les provinces italiennes.



Durant les années 1620, voyant cette guerre s'enliser, les Espagnols entreprennent la construction d'un canal entre la Meuse et le Rhin, qui couperait l'artère nourricière des Pays-Bas en dérivant le cours du Rhin! Mais les fréquentes attaques des Néerlandais les forcent à abandonner ce projet.

Mais malgré son contrôle sur le Rhin et son estuaire, la flotte hollandaise reste soumise à de nombreux périls. En particulier sur sa route vers l'Italie, à cause du contournement de l'Espagne et des armées de pirates du nord de l'Afrique. Une autre solution s'impose, à travers le continent.

Le canal d'enteroches 9

Le canal d'enteroches 10

3 Continuez sur cette route pendant environ 10 minutes. Prenez à gauche la cabane qui marque le début de la carrière. A la deuxième cabane, suivez les indications « Canal d'Enteroches » du tourisme pédestre. 200m plus loin, suivez « Haut de Mormont », vers la droite. Arrêtez-vous au sommet.

Il remarque que les voies navigables reliant les Pays-Bas à Orbe sont séparées de quelques kilomètres seulement du lac Léman. Or Orbe est située à 7km au nord du Morat et le Léman est à 16km au sud. Rapprocher la Hollande de l'Italie grâce à un canal à cet emplacement pourrait offrir aux convois commerciaux une sécurité longtemps recherchée.

C'est ainsi que l'idée du canal d'Enteroches prend naissance, lors du voyage à Genève (la « Rome protestante ») de la princesse Emilie de Hollande. Le Breton Elie Gouret l'accompagne, chargé de l'organisation en tant que Général-квартир-naire de l'armée française, au service des Pays-Bas. Au sud, les Préalpes et le Léman



C'est avec l'amélioration des voies routières, au XVIII^e siècle, que commence le déclin du canal. Les transports deviennent plus compétitifs et plus rapides par voie terrestre que par voie fluviale – particulièrement sensible, elle, aux intempéries, au gel et à la sécheresse. L'entretien du canal, très onéreux, est dès lors délaissé.

Et à partir du milieu du XVIII^e siècle, le canal n'est plus rentable. Après plusieurs années déficitaires, le coup de grâce lui est donné lors de l'été 1829 par l'effondrement d'un aqueduc, qui l'obstrue à la suite d'un orage. Le canal est alors définitivement abandonné.



Aujourd'hui encore, des éboulements détruisent les murs du canal

9 A la sortie du canal, continuez tout droit, selon les indications « Eclérens Gare » du tourisme pédestre. Suivez ensuite les panneaux « Balade viticole des côtes de l'Orbe » – le long de la route principale jusqu'à l'entrée d'Eclérens, puis à droite avant de passer sous le pont. Arrêtez-vous de l'autre côté des voies ferrées, lorsque vous avez une bonne vue sur le vieux bourg.

22 Le canal d'entreroches

21 Le canal d'entreroches

La flotte compte, au milieu, seize embarcations – pour trois convois par mois en moyenne (en 1710). Conçus par les Hollandais, ces barques d'un type nouveau et inconnu en Suisse peuvent atteindre 20 mètres de long et transporter jusqu'à 20 tonnes. Aucune ne sait parvenir, car leur durée de vie ne dépassait pas 6-7 ans, mais on sait qu'elles avaient un fond plat, une poupe carrée par laquelle on chargeait les marchandises et une proue pointue.



Durant 80 ans, le canal voit défiler de nombreuses marchandises: sel, grain, et surtout vin. Parfois huile, savon, fromage, fer, meules de moulin ou fruits (pommes, châtaignes, exceptionnellement oranges ou citrons). Et même à trois reprises des canons et par deux fois une cloche. Il arrive aussi que des baillis ou des pasteurs utilisent les barques pour déménager.

8 VIE ET MORT DU CANAL

3 ENTRE ROCHES, ENTRE LES ROCHES

Gouret constate que la région, et en particulier le promontoire rocheux du Mormont, constitue une ligne de partage entre les eaux s'écoulant vers la mer du Nord et celles s'écoulant vers la Méditerranée. Il découvre aussi la providentielle cluse d'Entreroches. Faille géologique élargie par l'érosion à la fin de la dernière période glaciaire, ce vallon divise le Mormont et rend possible son idée de canal.



Le promontoire rocheux du Mormont est une anomalie géologique de la chaîne du Jura. Apparu il y a 12 millions d'années – à la suite des Alpes et sous la poussée continue du continent africain qui était entré en collision avec l'Europe. Le Jura peut être assimilée à une successions de plis, mais avec de nombreuses anomalies et des failles tectoniques.

Le canal d'entreroches

11

Le canal d'entreroches

12

4 Redescendez du Mormont et continuez sur le sentier du tourisme pédestre en direction du canal d'Entreroches. Arrêtez-vous à la sortie de la forêt, vers la ferme (à environ 15 minutes).

Une fois les glaciers disparus, ce sont des phénomènes usuels, comme le ruissellement ou le gel et le dégel, qui achèvent de modeler le paysage. Les roches du Mormont sont facilement attaquées par les eaux, car fragilisées par des failles et tout un réseau de petites fissures. Des cluses, ou val-lons, se creusent alors, dont la plus importante est celle d'Entreroches.



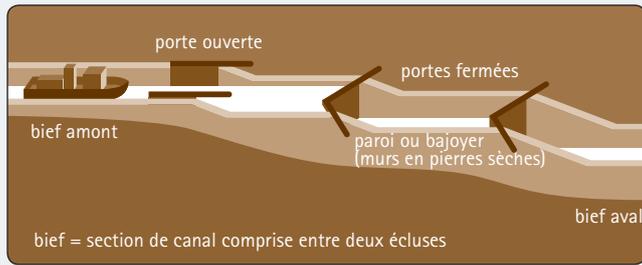
La cluse d'Entreroches

Si les lignes directrices du relief régional ont été déterminées lors de la formation du Jura, elles ont été largement retravaillées par les quatre grandes glaciations qui ont suivi. Les glaciers qui ont recouvert la Suisse sont ainsi notamment responsables du creusement de la plaine de l'Orbe, qui a été comblée depuis par des dépôts d'origine glaciaire, fluviale ou lacustre.



La Suisse au temps des glaciations

Le parcours est un travail harassant, qui prend deux jours et nécessite deux hommes et huit chevaux. Pour « monter » jusqu'à Entreroches, les barques sont halées le long d'un premier bief et entrent dans une écluse, qui est alors « remplie » - mise à niveau avec le bief suivant. A leur sortie, les embarcations sont à nouveau halées, jusqu'à la prochaine écluse.



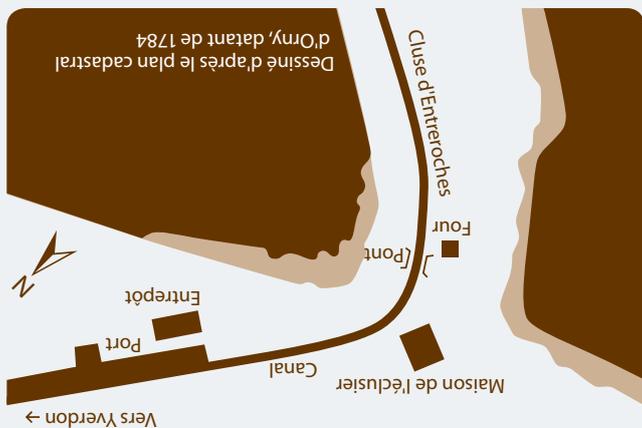
Pour « descendre » depuis le point culminant, les barques sont entraînées avec l'eau qui s'écoule depuis l'écluse et qui se « vide » dans le canal. Mais entre la croisée du Talent et Yverdon, il faut de nouveau les haler, car les écluses à sas y suppriment tout courant.

8 Reprenez le chemin dans l'autre sens. Juste avant, faites quelques pas jusqu'à la route. Le moulage d'une borne antique, trouvée lors de la construction du canal, atteste qu'une ancienne voie romaine passait ici. Au retour, arrêtez-vous à nouveau sur la petite place sur la gauche du chemin.

20 Le canal d'entreroches

19 Le canal d'entreroches

Une fois que le canal relie Cossonay à Yverdon, la navigation et le transport de marchandises s'organisent sur ce tronçon, dont la cluse d'Entreroches constitue le point culminant. Pour faire fonctionner les indispensables écluses, on utilise l'eau des rivières locales (Nozon, Talent et Venoge) et des marais de la plaine de l'Orbe. Quant à leurs portes, elles sont actionnées par de grandes roues en bois de plusieurs mètres de diamètre.



La colonne vertébrale que forme le canal est reliée aux principaux axes routiers par quatre ports, à Yverdon, au Talan, à Entreroches et à Cossonay. Le plus important – et le seul dont il reste un bâtiment – est celui d'Entreroches. En fait de port, il s'agit simplement d'un élargissement du canal, qui permet l'arrêt d'une barque, avec la maison du gardien de l'écluse, un jardin potager, un four à pain et des halles à marchandises.

7 D'ÉCLUSE EN ÉCLUSE

4 LA NAVIGATION SANS LES VOILES

Les splendides caravelles de Christophe Colomb, utilisées pour franchir les océans et transporter les denrées importées des Nouveaux Mondes jusqu'aux ports européens, sont demeurées dans les mémoires. Elles n'étaient pourtant pas les seules embarcations indispensables de l'époque, car les marchandises devaient aussi être acheminées à l'intérieur des terres, notamment sur des canaux.



Au début du XVII^e siècle, les voies terrestres sont souvent rudimentaires et mal entretenues ne peuvent pas servir au transport de marchandises lourdes, telles que les pierres de construction. Les rivières et canaux sont ainsi utilisés en premier lieu et revêtent un intérêt économique de tout premier plan. Et si aucune voie n'existe à portée d'un lieu de production ou de destination, un canal peut être construit.

Le canal d'entreroches

13

Le canal d'entreroches

14

5 Reprenez votre route dans la même direction. Arrêtez-vous au bas du chemin, lorsque vous arrivez au début de la cluse d'Entreroches (marqué par un parking et un abri avec des tables sur votre gauche).

C'est alors le courant de l'eau qui sert à faire avancer les barques. Dans les zones où il est trop faible, des chemins de halage sont aménagés le long des berges afin de permettre aux hommes ou aux chevaux de tracter les embarcations, guidées à l'aide d'une grande perche (la gaffe).



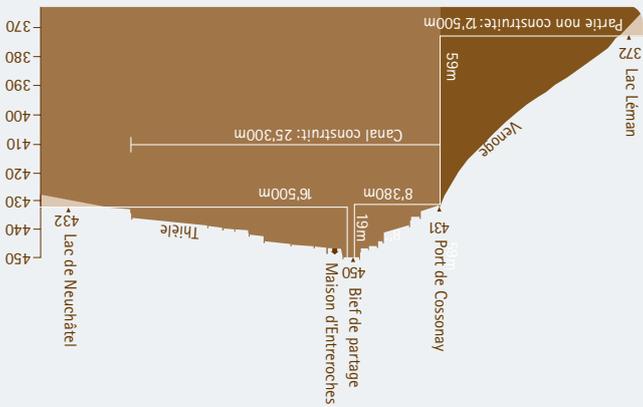
Barque La Vaudoise, typique du Léman dès le XVII^e siècle



A cette époque, soit environ 150 ans avant la révolution industrielle, les moyens de transport ne peuvent faire appel pour se mouvoir qu'à la force des humains, des animaux de trait, du vent ou des courants. Sur les lacs de la région, l'utilisation de barques à voiles est très répandue. A l'intérieur des terres par contre, les nombreuses contraintes liées à la navigation fluviale rendent en général inapproprié l'usage des voiles.

6 LA CONSTRUCTION COMMENCE... ET S'ARRÊTE

Conformément aux négociations menées avec les Bernois, la première portion à être construite doit relier Yverdon à Entreroches. C'est une partie facile du fait que la Thièle est déjà navigable entre Yverdon et Orbe. Il faut surtout y aménager des chemins de halage et renforcer ses berges.



Entre Orbe et Entreroches commence le canal proprement dit, d'une longueur de 9km pour un dénivelé de 14m. Pour vaincre la pente, sept tronçons - appelés « biefs » - sont nécessaires, séparés par des écluses. Ces travaux durent deux ans et s'achèvent en 1640.

La deuxième étape permet d'atteindre Cossonay en franchissant le Mormont par la cluse d'Entreroches. Elle affiche une dénivellation d'environ 19m pour une longueur de 8 km.



Une société du canal est alors créée. Outre les actionnaires que Gourret recrute en Hollande, à Berne et à Genève, il gagne la complicité de personnalités influentes au sein des Provinces-Unies et à Berne en leur offrant une action gratuite. Le projet peut ainsi débuter.

6 Engagez-vous dans la cluse et arrêtez-vous sur la petite place avec un banc, à droite du chemin. Observez les parois rocheuses qui entourent la cluse, témoins de l'érosion qui a entaillé le Mormont. Vous aurez peut-être même la chance d'apercevoir un chamois.

Le canal d'Entreroches

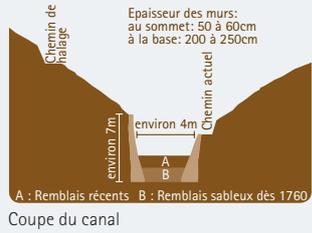
Le canal d'Entreroches

7 Continuez dans la cluse. Après quelques minutes, prenez l'embranchement de gauche à l'intersection. Traversez les voies de chemin de fer et arrêtez-vous à la maison de l'éclusier, située 300m plus loin.



Vestiges le long du chemin

Malgré le remblaiement partiel du canal, quelques vestiges en demeurent, notamment des murs en pierres sèches sur la droite du sentier. Par contre, les chemins de halage ne peuvent plus être identifiés avec certitude.



Suite à de nombreuses difficultés - dont des pluies diluviennes et un sol tantôt ébouleux, tantôt rocheux - cette portion n'est terminée qu'en 1648. Malgré les coûts beaucoup plus élevés que prévus et le retard pris, cette réalisation est considérée comme un succès et une prouesse technique.

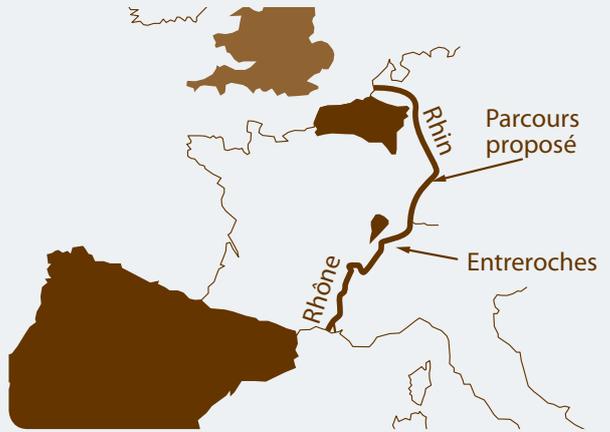
Et pourtant, le canal ne sera jamais prolongé au-delà de Cossonay. La poursuite de l'entreprise nécessiterait encore de franchir une dénivellation de 59m pour rejoindre Morges. Cette pente impliquerait la construction d'une quarantaine d'écluses, à un coût probablement prohibitif. Les financiers, déjà largement endettés, abandonnent alors le projet, et le canal ne va servir qu'au commerce régional.

Le canal d'Entreroches

Le canal d'Entreroches

Il rédige un mémoire où il met en évidence les avantages qu'en retirerait l'Etat bernois: ravitaillement des armées plus facile en temps de guerre et transport de vin plus sûr et moins coûteux en bêtes et en fourrage que par voie terrestre. Convaincus, les Bernois octroient les concessions nécessaires, tout en négociant un tracé qui les arrange.

Comme la région est sous la domination de Berne, Gourret s'adresse directement à ce gouvernement, afin de soustraire le futur canal aux juridictions seigneuriales locales qui pourraient freiner son exploitation.



5 L'IDÉE PREND FORME
Il faut attendre quelques années et un second voyage en Suisse, en 1634, pour que Gourret étudie plus profondément son idée d'une voie de navigation à travers l'Europe. Deux obstacles s'y opposent encore. Le plus important est celui d'Entreroches. Le deuxième, la « perte du Rhône » entre Genève et Seyssel, pourra être contourné par la suite grâce un canal de dérivation.