

Itinéraire VD 59
Tracé 1
Cartes Nationales

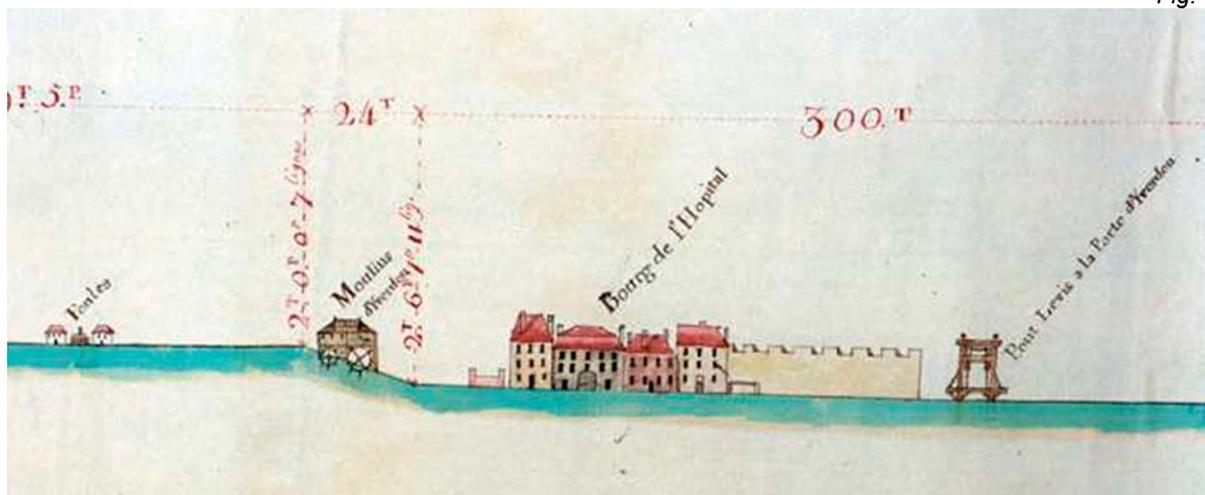
Yverdon - Cossonay; Canal d'Entreroches
Canal d'Entreroches
1203, 1222

HISTOIRE

Etat September 2002 / ms

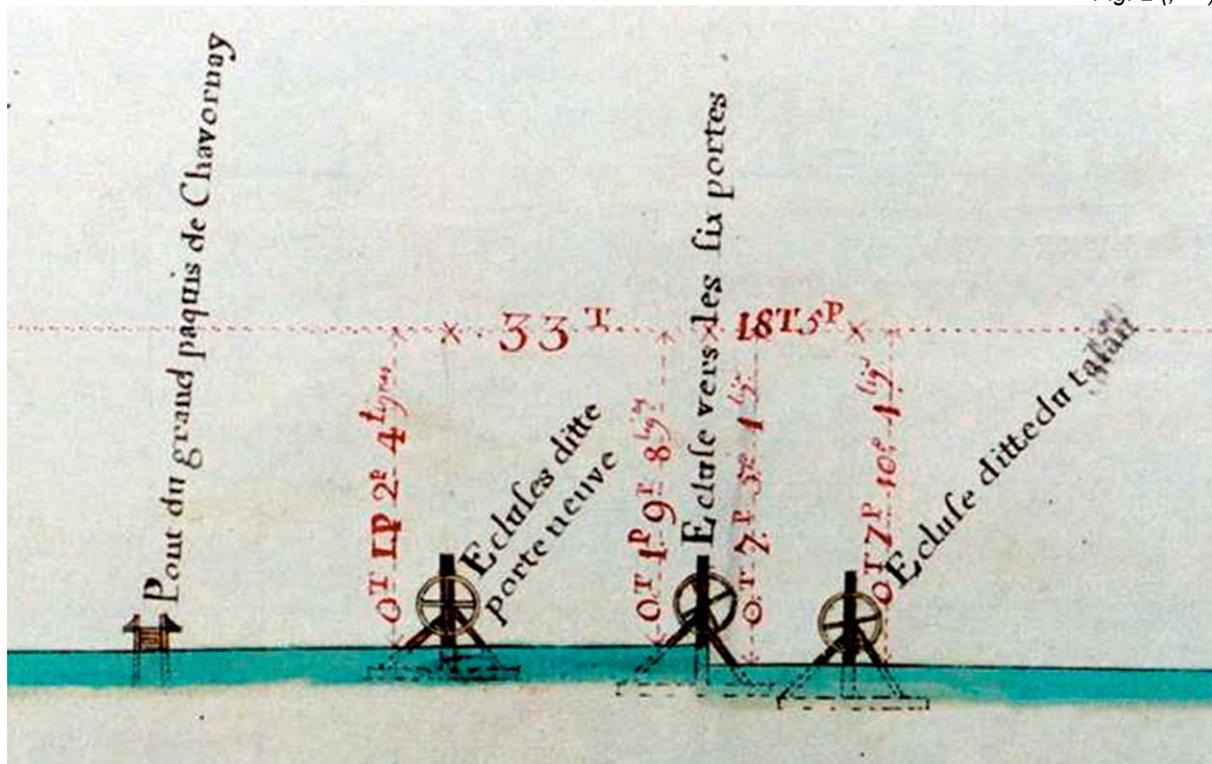
Commencée en 1638, la construction du canal s'est faite en empruntant au maximum les rivières, la Thielle et la Venoge. Depuis Yverdon, les canalistes utilisent la Thielle navigable entre le lac de Neuchâtel et Orbe et se contentent de créer un chemin de halage le long de la rivière.

*Profil du canal à son arrivée à Yverdon, extrait du «Profil du Canal d'Entreroches, d'Entreroches à Yverdon» (ACV, GC 735, XVIIIe siècle)
Fig. 1*



Le creusement du canal commence à la limite d'Orbe et descend en ligne droite à partir de la jonction de l'Orbe et du Talent le long de la frontière entre Orbe et Chavornay. Son tracé coupe ensuite les marais d'Arnex et de Bavois, pénètre sur Orny et aboutit à Entreroches en été 1640 déjà. Long de 9 kilomètres, de dimensions modestes (5.28 m de largeur en surface, 2.93 au fond et une profondeur maximale de 2.35 m), composé de sept biefs, il est doté de portereaux et deux écluses.

*Ecluses et Pont du Grand Pâquis de Chavornay, extrait du «Profil du Canal d'Enteroches, d'Enteroches à Yverdon» (ACV, GC 735, XVIIIe siècle)
Fig. 2 ()*



Les premières grosses difficultés sont rencontrées dans la traversée de la cluse du Mormont, qu'il faut creuser et étayer. Le canal atteint la Venoge à la hauteur de Daillens puis emprunte le bay des Grands Moulins jusqu'à Cossonay, atteint en 1648. Cette deuxième partie compte 8.4 kilomètres, sept biefs et cinq écluses à sas compensant une pente de 18 m.

Arrivés là, l'argent manque aux canalistes pour affronter les méandres et la pente de la vallée de la Venoge qu'ils pensaient suivre pour gagner Morges. Le canal d'Enteroches se limitera ainsi au tronçon Yverdon – Cossonay. A ces sept écluses, il faut ajouter celles nécessaires au franchissement du Saut et de la chute des moulins d'Yverdon: deux écluses sont construites côte à côte en aval du Saut pour permettre le passage des barques du canal des Moulins à la Thielle (PELET 1946: 79–93).

Au XVIIe siècle, le canal est pourvu de quatre ports, dotés chacun d'entrepôts: le port de Gleyres à Yverdon, celui du Talent qui reçoit les marchandises venant d'Orbe et de sa région, entre autres du vin, Enteroches, qui en plus de son entrepôt, dispose d'une grange, d'une écurie et d'une auberge pour restaurer voituriers et chevaux venus de la Côte, le port de Cossonay enfin, fixé aux Grands Moulins, à proximité du pont de la route Lausanne – Cossonay (VD 12.5) et sur le territoire de Penthelaz. Le port de Cossonay sera le premier abandonné: le trajet de là à Enteroches doit affronter plusieurs écluses, l'avancée est pénible et le prix du transport ne couvre pas les frais. En 1679, les canalistes créent le port Bouquet à quatre kilomètres plus au nord, sur la route de Daillens à Yverdon par Bavois – qui n'existe plus actuellement – et

les deux ports restent en fonction quelques années, puis, début XVIIIe siècle, l'exploitation du port de Cossonay cesse. Celui de Bouquet sera abandonné pour les mêmes raisons en 1760: les bateliers mettent quasiment une journée à remonter les barques de Bouquet à Entreroches à cause des écluses et du délicat passage de la faille du Mormont. Le canal d'Entreroches ne fonctionne plus désormais que dans la plaine de l'Orbe, sur 16 kilomètres à peine (PELET 1946: 134–141).

TERRAIN *Relevé 3 Mai 2002 / nab*

Le tracé autrefois navigable du canal d'Entreroches s'étend d'Yverdon à Eclépens en passant par la plaine de l'Orbe. On ne retrouve sur le terrain aujourd'hui que quelques tronçons où la morphologie du canal est encore visible. Seuls des tronçons figurent sur la carte terrain: la photo aérienne permet de relever la trace quasi-continue du canal Villars-Lussery au Marais des Mottes, entre Method et Ependes (WEIDMANN 1987).

Dans la première partie de la plaine de l'Orbe, entre Yverdon et Essert-Pittet, le tracé du canal est énigmatique. Vers Les Rigoles, se dessine un long cordon boisé souligné par de gigantesques peupliers; ce tronçon, utilisé aujourd'hui comme piste d'entraînement pour les courses de trot attelé, est décrit sous l'itinéraire routier VD 587. S'agissait-il du tracé du canal?

On retrouve le tracé du canal mais sans eau au nord d'Essert-Pittet, sous forme d'un léger chemin creux (0.5 à 1 m de profond) à l'intérieur d'un cordon boisé isolé au milieu de la plaine.

Le tracé réapparaît plus dans la plaine et correspond au canal moderne qui a gardé son nom. Dans sa partie supérieure, il est d'abord dénudé d'arbres, puis bordé d'un cordon boisé en rive droite et enfin d'une allée de bouleaux (fig. 2).

A Entreroches se dresse encore la maison du port gardée par deux énormes platanes. Dans les gorges, on peut très bien voir sur un tronçon les murs de soutènement en pierre de taille de 2 à 3 m de haut dont le canal était flanqué (fig. 1). Les talus latéraux en terre se sont affaissés dans les restes du cours d'eau.

Sur la commune d'Eclépens un vestige du tracé du canal se dessine au Champs des Vaux; en effet, on peut y voir au même emplacement un petit canal de 1.5 m de large bordé de par et d'autre par un cordon boisé qui coule à ciel ouvert depuis la STEP.

*Cluse d'Entreroches où passait le canal
dont on peut encore voir les murs de
soutènement.
Fig. 3 (nab, 3. 3. 2002)*



*Partie encore visible du tracé du canal
d'Entreroches
Fig. 4 (nab, 3. 3. 2002)*



— Fin de la description —