

La ViaSalina, une artère vitale de la République de Berne

Autrefois, la ViaSalina représentait une artère vitale pour la République de Berne: durant plusieurs siècles, le sel était importé de Salins-les-Bains, soit d'Arc-et-Senans. Au début, le commerce était libéral. Néanmoins, au vu de l'importance croissante que prenait ce précieux bien, «Leurs Excellences de Berne» instaurèrent un monopole commercial afin de garantir l'approvisionnement de la population et de remplir les caisses de l'Etat. Le transport du sel se faisait à l'aide de bêtes de somme, de charrettes et de barques. Des témoins historiques de l'aménagement de ce réseau de routes peuvent être observés aujourd'hui encore.

Guy Schneider

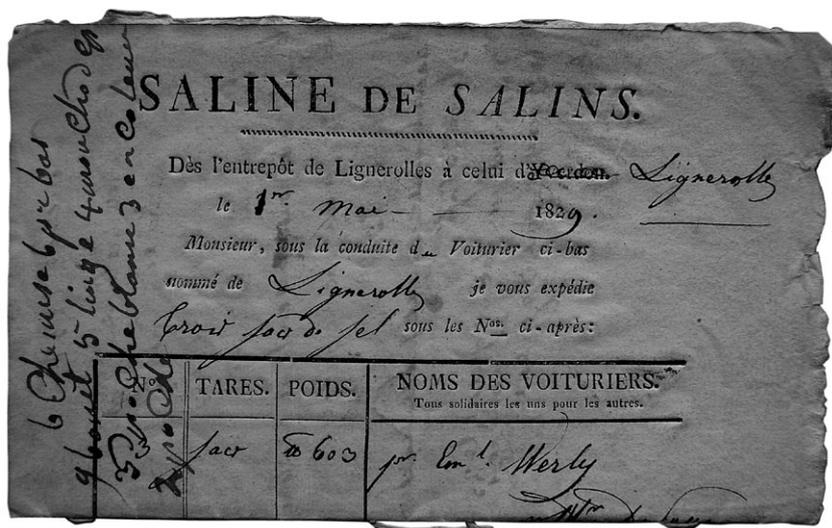
Lorsqu'une facture *salée* vient grever notre *salaire*, à tel point que nous nous changeons en *statue de sel*, nous nous rendons alors compte de l'importance que revêtait le sel jadis. Le nom d'«or blanc» donné au sel n'est pas le fruit du hasard; comme le disait Cassiodore (500–580), ce Romain érudit: «On peut se passer d'or, mais pas de sel.» Peut-être Cassiodore savait-il déjà que le sel n'était pas uniquement un assaisonnement, mais une substance vitale pour de nombreux organismes. L'homme devrait absorber cinq voire six grammes de sel par jour, afin d'écarter tout risque d'anémie.

Une quittance datant de 1829 témoigne du transport de sel français en provenance du relais de Lignerolles et à destination d'Yverdon.

Du sel du Jura pour Rome et pour Berne

Jusqu'à la découverte des salines du Rhin aux alentours de 1830, la Confédération était tributaire de l'étranger pour son approvisionnement en sel. Les uniques salines nationales méritant d'être nommées étaient celles de Bex dans le bailliage bernois d'Aelen (Aigle). Découvert en 1554, ce filon ne fut réellement exploité qu'à partir du XVII^e siècle. Les quantités de sel produites à Bex n'ont cependant jamais permis de couvrir au-delà des besoins de la région.

Comme le reste de la Confédération, la République de Berne devait elle aussi importer son sel et était, de ce fait, soumise au calcul politique des fournisseurs. L'Etat de Berne parvenait toujours à couvrir ses besoins en s'approvisionnant auprès de différents fournisseurs, dont le principal était toutefois Salins-les-Bains, qui appartenait à la Franche-Comté de Bourgogne d'autrefois. Le sel provenant de ces salines était d'une qualité exceptionnelle, raison pour laquelle ses acheteurs l'appréciaient tant. On pense que l'histoire de la production du sel de Salins-les-Bains remonte à la population gallo-romaine qui, jusqu'à Rome, savourait tout particulièrement la viande salée de la même région. Mais ce n'est qu'à partir des XII^e et XIII^e siècles que la production devint prospère. Au XVIII^e siècle, l'industrie salinière dut être délocalisée à Arc-et-Senans, car l'exploitation sauvage des forêts, menée durant plusieurs siècles pour en extraire du charbon, avait laissé des traces désastreuses. La saumure parcourait alors plus de 20 kilomètres dans des tuyaux en bois jusqu'à la



nouvelle installation, la «cité idéale», que l'architecte Claude-Nicolas Ledoux avait dessinée sur demande de Louis XV. Inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO à l'instar de la vieille ville de Berne, Arc-et-Senans est aujourd'hui un centre pour l'architecture urbaine.

Leurs Excellences reprennent le contrôle

Au départ, le commerce du sel entre Berne et Salins-les-Bains était entre des mains privées, mais à partir du XV^e siècle, l'Etat commença à «y mettre son grain de sel». Le 13 septembre 1623, un monopole du sel fut proclamé pour le bien des bourgeois, des sujets et de la patrie et au nom du devoir du souverain de procurer les meilleurs biens au peuple. En vertu d'un écrit, le monopole avait pour objectif de stabiliser le prix du sel et de réaliser une réserve afin que la ville et le pays purent toujours disposer d'un sel de qualité irréprochable. Mais Leurs Excellences de Berne ne mentionnèrent à aucun moment les raisons économique-politiques qui se cachaient aussi derrière ce décret. L'importance du commerce du sel pour la caisse de l'Etat se refléta dans les comptes vers la fin du XVIII^e siècle: le commerce du sel représentait alors la quatrième principale source de revenus publics.

L'Etat s'empara non seulement du commerce, mais également de la distribution du sel, qui se faisait via les dépôts à sel et les relais officiels. En 1739, on comptait 13 grands dépôts à sel et 200 relais munis de grandes cuves à sel répartis sur tout le territoire de Berne. Le commerce du sel sous cette forme toucha à sa fin dans les années septante, lorsque les cantons transmirent leurs droits de commerce du sel aux salines du Rhin à Schweizerhalle.



En haut: La saline de Salins-les-Bains est aujourd'hui un musée.

Transport par voies navigables et terrestres

De Salins-les-Bains et d'Arc-et-Senans, le sel était acheminé via différentes routes jusqu'à Berne. Moins onéreuses, les voies navigables étaient privilégiées dans la mesure du possible. La route la plus empruntée passait par Pontarlier, puis le col de Jougne jusqu'à Yverdon, où la précieuse marchandise était chargée sur des barques qui permettaient de rallier Morat. Pour les derniers 30 kilomètres, il fallait à nouveau suivre des chemins terrestres. Sur les terres sous souveraineté bernoise, on avait le choix entre d'autres variantes, soit l'itinéraire le plus direct conduisant jusqu'à Yverdon par le col des Etroits, ou la voie d'eau, plus longue, par le lac de Bielle, la Thielle et l'Aar.

Au XVII^e siècle, on construisit le canal d'Aarberg dans le Seeland en vue d'éviter le détour par Nidau. Néanmoins, cette construction ne fut guère concluante; au bout de trente ans à peine, il fallut renoncer à cette alternative. Pour le trans-

En bas: La Saline Royale d'Arc-et-Senans, une «cité idéale» datant du XVIII^e siècle (vue aérienne tirée d'un prospectus).



Fascinants vestiges du commerce du sel sur la ViaSalina: à l'instar du site de Vuitebœuf, les voies à ornières de Ballaigues figurent parmi les plus impressionnants chemins du commerce du sel en Suisse (en haut). Les dépôts à sel de L'Entrepôt (milieu) et du Souillot (en bas le «Magasin Neuf»), tous les deux en France, présentent des constructions semblables. Celui du Souillot couvre une surface excédant 1000 mètres carrés!



port par les lacs, on utilisait des barques et pour le transport fluvial, de petits «weidling», que l'on treuillait depuis la terre pour remonter le courant. Le trajet sur les fleuves et rivières de Nidau au pont «Neubrücke» près de Bremgarten pouvait ainsi durer 5 à 6 bonnes journées. Un renchérissement dû au transport de cette marchandise déjà coûteuse au départ était par conséquent inévitable.

Au début, des bêtes de somme servaient au transport du sel par voie terrestre. Un élevage de mulets à Pretin, localité située à proximité de Salins-les-Bains, garantissait un nombre suffisant d'animaux, entre le XIV^e et le XVI^e siècle. On ne peut toutefois pas dire avec certitude que ces animaux parvenaient à parcourir tout le trajet jusqu'à Yverdon. Plus tard, les charrettes monoaxiales vinrent remplacer les animaux pour les tronçons escarpés et des charres biaxiales pour les chemins de plaine plus larges. Le transport hivernal au moyen de luges devait aussi jouer un rôle certain.

Nombreux témoins du commerce du sel

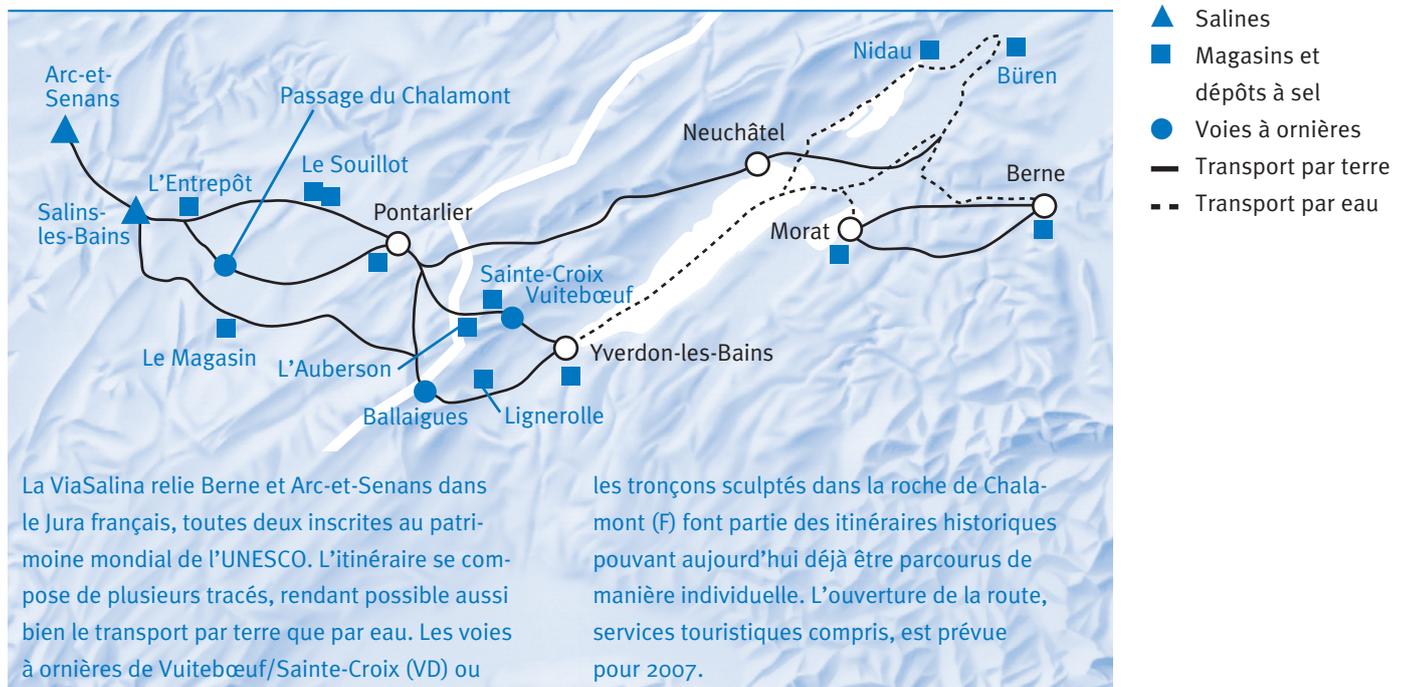
Quiconque part aujourd'hui de Berne pour rejoindre les Salines du Jura français rencontrera les multiples vestiges légués par des siècles de commerce du sel. Parmi ces reliques, le réseau de chemins creux entre Heggidorn et Allenlüften, à travers la forêt «Murtenwald» ou dans la descente du Löwenberg (BE), ainsi que les étonnantes voies à ornières dans les régions de Vuitebœuf/Sainte-Croix, de Ballaigues (VD) et de Chalamont (F) à mi-chemin entre Frasné et Salins-les-Bains. On a longtemps cru que ces réseaux étaient des vestiges des routes romaines. C'est seulement avec la découverte de documents prouvant que les Bernois entreprirent à plusieurs reprises des travaux d'assainissement de la route du sel sur le tronçon du col des Etroits que l'on put déterminer la phase finale de transport sur les voies à ornières.

Néanmoins, les restes de chemins ne sont pas les uniques témoins du commerce du sel de l'époque; de nombreuses constructions qui faisaient partie de l'infrastructure des voies de transport en témoignent également. Parsemés tous les 15 à 20 kilomètres sur les chemins, les dépôts à sel parfois imposants attirent l'attention, tout particulièrement aux alentours de la localité française du Souillot. Celle-ci englobe le «Magasin Vieux» datant de 1645 et le «Magasin Neuf» s'élevant sur une surface de 1000 mètres carrés! Depuis l'arrêt



Guy Schneider

géographe auprès de ViaStoria depuis 1984 a exploré les voies à ornières de la ViaSalina.



du commerce du sel, de nombreux magasins ont disparu et d'autres ont été affectés à des usages quelconques. Les anciens relais subirent le même sort. Ainsi, celui de Vuitebœuf, appelé «La Balance» car on y pesait le sel au moyen d'une balance, est lui aussi désaffecté. Les fontaines des villages jurassiens ont également joué un rôle primordial dans le transport du sel, tant pour les bêtes de somme et leurs meneurs que pour les bêtes de trait et leurs cochers. Bon nombre d'entre elles ne servent aujourd'hui plus qu'à la décoration florale des villages, preuve indéniable que cette route du sel fait désormais incontestablement partie de l'histoire de notre pays.

Zusammenfassung: Die ViaSalina – eine wichtige Lebensader der Republik Bern

In der Vergangenheit war die ViaSalina für die Republik Bern eine der ganz wichtigen Lebensadern: Während Jahrhunderten wurde auf ihr das begehrte Salz von Salins-les-Bains beziehungsweise Arc-et-Senans eingeführt. Zu Beginn war der Handel liberal organisiert, doch mit zunehmender Bedeutung der Ware setzten die «Gnädigen Herren» von Bern ein Handelsmonopol durch, das sowohl die Grundversorgung der Bevölkerung sichern als auch die Staatskasse füllen sollte. Der Transport erfolgte mit Saumtieren, Karren und Booten auf einem Netz von Land- und Wasserwegen, das mit einer entsprechenden Infrastruktur versehen war und von dem noch heute eindruckliche Spuren im Gelände zu finden

sind, so etwa die Geleisestrassen von Vuitebœuf/Sainte-Croix und Ballaigues und mehrere Salzdepots entlang der Route.

Riassunto La ViaSalina – un'arteria vitale per la Repubblica di Berna

Nel passato la ViaSalina rappresentò per la Repubblica di Berna un'importante arteria di traffico sulla quale transitò durante secoli, in provenienza da Salins-les-Bains o da Arc-et-Senans, il sale che le era indispensabile. Inizialmente commercio e trasporto furono lasciati all'iniziativa privata, ma con la sua crescente importanza le autorità bernesi rivendicarono un monopolio per sopperire ai bisogni della popolazione alimentando nel contempo l'erario statale. I trasporti si facevano a soma, con carri e con barche lungo un reticolo di vie di terra o d'acqua munite delle necessarie infrastrutture, di cui ancora oggi rimangono importanti tracce sul terreno: per esempio la strada a solchi di Vuitebœuf/Sainte-Croix e di Ballaigues e diversi edifici di deposito del sale lungo la strada.

Littérature

Jean-François Bergier: Une histoire du sel. Fribourg 1982.
 André Besson: La fabuleuse histoire du sel.
 Yens s. Morges 1998.
 Paul Guggisberg: Der bernische Salzhandel. Bern 1933.
 Albert Hahling: Salz(-Wasser)strassen und Salzwege.
 In: Bulletin IVS 1995/2, 9–14.
 André Hammerer: Sur les chemins du sel. Besançon 1984.
 Walter Thut: «Damit das Land mit genugsamen Salz versehen.» In: Der Bund, 15.8.1998.