

LA VOIE SALÉE

VERS L'OR

Autrefois, on ne lésinait pas sur les moyens pour fabriquer et transporter le sel. Car il rapportait gros. En Franche-Comté, il s'avéra utile d'entretenir des canaux de bois afin de transporter l'eau saline, tandis que dans le canton de Vaud, on aménagea des sillons pour acheminer des charrettes. Rencontres authentiques avec l'Histoire le long de la Via Salina.

Texte: Rémy Kappeler
Photos: Daniel Fuchs, Rémy Kappeler

A première vue, la randonnée entre les petites villes françaises de Salins-les-Bains et d'Arc-et-Senans ressemble à n'importe quel autre parcours dans un paysage bucolique. On suit d'anciens sillons à travers la roche, les haies et les vignes, on s'enfonce dans des forêts et on traverse des villages le long des rives de la Loue et de la Furieuse. Mais, lorsque l'on découvre la quantité d'efforts fournis ici, au XIX^e siècle, au fil de ces 21 kilomètres, on ne peut être que fasciné par cette randonnée aux portes de la Suisse. Il y avait, à l'époque, une conduite parallèle aux deux rivières, dans laquelle coulait de l'or blanc: l'eau saline. Cette conduite se composait de deux tuyaux enterrés et avait nécessité pas moins de 15000 troncs d'arbres creusés, puis reliés les uns aux autres. Un chef d'œuvre d'artisanat souterrain, dont l'entretien demanda des moyens colossaux. La conduite, qui fuyait régulièrement, dut être réparée à de nombreuses reprises. Comme elle se situait près de la surface, elle fut aussi maintes fois malmenée par les charrues. Enfin, le bois des troncs d'arbres se fendit si souvent que l'on se mit pro-

gressivement à le remplacer par des tuyaux en fonte à partir de 1788. Il y eut des vols aussi. Le sel étant une denrée précieuse, des voleurs percèrent la conduite. Même les gardes – les Gabelous, qui ont donné leur nom à ce chemin de randonnée – postés tous les 4 kilomètres dans de petites maisons en pierre et les patrouilles ne pouvaient empêcher ces larcins. Ainsi, un tiers ou presque des 135000 litres d'eau saline déplacée quotidiennement fut perdu durant son transport.

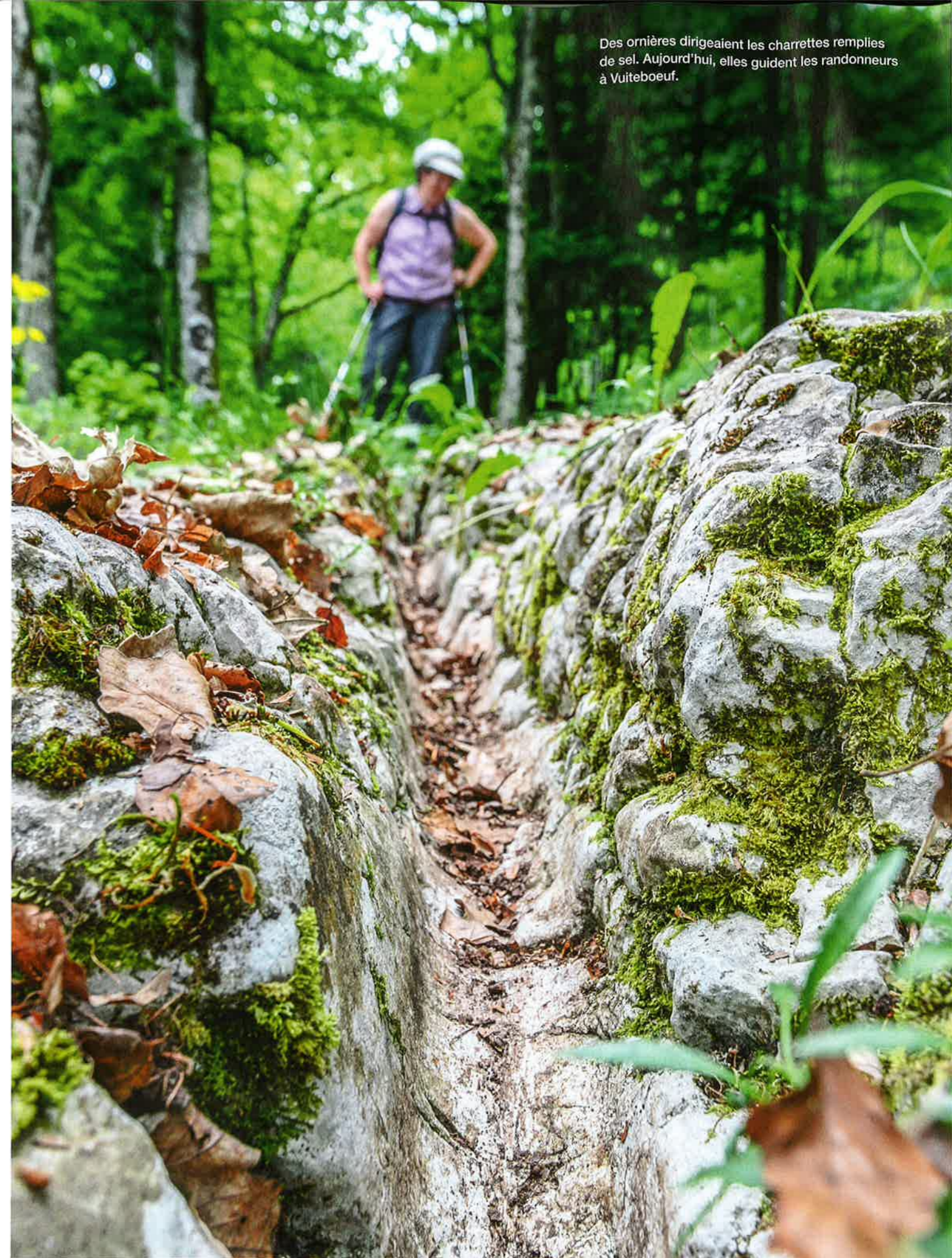
Forte consommation de bois

A l'époque, l'eau saline est acheminée à Salins-les-Bains. C'est dans cette ville, aujourd'hui modeste mais jadis importante, que l'eau est évaporée à grands frais. Le sel procure une grande richesse à Salins-les-Bains pendant environ 1200 ans. De grands volumes d'eau saline sont découverts dans le sol et exploités dès le Moyen Âge. A son apogée, la fabrique de sel emploie 180 personnes et 640 autres en externe. L'eau saline est captée par les travailleurs dans deux cavités souterraines reliées par une longue galerie de 165 mètres, surmontée de nombreuses voutes qui fascinent les visiteurs. A son extrémité supérieure, une roue hydraulique tourne tranquillement, actionnant par un système de balancier une pompe qui aspire l'eau saline à 250 mètres de profondeur. L'eau est ensuite élevée à la lumière du jour à l'aide de grandes roues à aubes. Elle coule dans d'énormes bassins d'une contenance de 38000 litres. Ce mécanisme

est baigné nuit et jour dans la fumée chaude d'un grand feu de bois. La chaudière doit absolument rester allumée, autrement il faut 12 heures pour que le feu retrouve la bonne température. Pas étonnant que des quantités gargantuesques de bois aient été avalées ici. A la fin du XVIII^e siècle, on est contraint d'aller chercher le bois si loin que les moyens ne se justifient plus. On décide alors de construire le «saumoduc», une conduite dont on peut aujourd'hui suivre la trace sur le Sentier des Gabelous.

Au bout de cette conduite se trouve l'une des plus grandes forêts d'Europe. C'est là que le célèbre architecte Claude-Nicolas Ledoux construisit une nouvelle fabrique, plus semblable à un palais qu'à une usine, et que l'on peut visiter au terme

Des ornières dirigeaient les charrettes remplies de sel. Aujourd'hui, elles guident les randonneurs à Vuiteboeuf.





Les élégantes cavités de Salins-les-Bains, où l'on acheminait l'eau saline.

► de la randonnée. Il s'agit de la saline royale. La maison du directeur est entourée de sept bâtiments, disposés en demi-cercle d'un diamètre de 225 mètres. Elle en impose avec ses six colonnes élancées et son oculus lumineux. Elle est flanquée de deux grands ateliers où suaient les travailleurs, qui vivaient avec leur famille dans les autres bâtiments. Cela permettait au directeur de les contrôler; personne n'arrivait en retard au travail. Le site était sécurisé par une ceinture de muraille afin de prévenir les vols de sel, et les travailleurs étaient bien payés. Le commerce du sel était fructueux, c'est pourquoi il était concentré dans les mains d'un petit nombre de puissants et strictement réglementé. Les états qui introduisaient des taxes et des droits de douane sur le sel encaissaient des recettes faramineuses. Et il n'était pas rare qu'ils grossissent le prix de la marchandise, en plus de son transport onéreux sur des centaines de kilomètres.



L'eau saline coulait dans ces troncs évidés.

D'anciennes routes du sel

Ce système fonctionnait uniquement parce que le sel est vital pour les hommes comme pour les bêtes et que l'on en avait besoin pour conserver les aliments. La République de Berne et d'autres cantons suisses importèrent durant des siècles ce minéral convoité. Son commerce était florissant, bénéficiant également à toute la région. Ainsi, on vit apparaître des voies de communication dans le Jura, telle que l'ornière entre Vuitebœuf et Ste-Croix, dans le canton de Vaud. Les randonneurs d'aujourd'hui peuvent encore suivre les profondes traces laissées par les charrettes. On remarque deux cannelures parallèles creusées dans la roche, à quelques centimètres de profondeur, qui servaient de rails aux charrettes et évitaient que celles-ci ne déboîtent lors de leur descente dans la vallée. On a trouvé une trentaine de traces de quatre écartements différents au niveau de Vuitebœuf, selon une étude réalisée par la fondation Via Storia. Le sel était acheminé dans des charrettes tirées par des bêtes de somme jusqu'à «Iferten», aujourd'hui Yverdon-les-Bains, où il était chargé dans des bateaux à destination de Morat. Puis, il arrivait à Berne à bord d'attelages de plusieurs chevaux. Parfois, le sel était acheminé sur l'Aar jusqu'à la porte Ländtetor, située sous le pont Untertorbrücke à Berne. Une peinture murale existant encore aujourd'hui en ►



A chacun sa signalisation

La réglementation de la randonnée en France est un peu différente de la réglementation suisse: les chemins balisés en rouge et blanc désignent les Grandes Randonnées (GR) de plus de deux jours. Ces dernières ont été créées et protégées par la Fédération française de la randonnée. Toutes les autres randonnées, plus courtes, sont balisées en jaune, quelle que soit leur difficulté. Ces deux catégories sont réglées au niveau national. Les autres chemins de randonnée sont soumis à la réglementation régionale. La suggestion de randonnée proposée ici est balisée en jaune dans le département du Jura et en jaune et bleu dans celui du Doubs. Les traits de couleur sont nettement plus discrets que les losanges suisses. Le Sentier des Gabelous est signalé par un logo carré de couleur rouge, qui porte l'inscription «Terra Salina». Les panneaux n'indiquent pas la destination finale, mais uniquement la prochaine étape. C'est pourquoi il est utile d'emporter une carte. Les changements de direction sont signalés par une première balise située à quelques mètres de la bifurcation. La présence d'une croix avertit que le chemin ne mène pas à la destination souhaitée (voir photos). Après la bifurcation, un trait de couleur confirme au randonneur qu'il est sur le bon chemin. Le même système s'applique aux cavaliers, mais pour eux les balises sont de couleur orange. Quant aux vététistes, ils ont leur propre signalisation.

www.ffrandonnee.fr

taires du canton de Vaud à l'époque, qui économisaient ainsi des coûts de transport et des droits de douane importants. Cependant, ces sources contenaient peu de sel et l'on vint régulièrement à en manquer, c'est la raison pour laquelle Bex ne put remplacer entièrement le sel du Jura. Aujourd'hui, un train minier emmène les visiteurs dans le labyrinthe souterrain et ses énormes cavités où, durant trois siècles, des mineurs recherchaient sources d'eau et roche salines.

La mine de Bex accusa le coup lorsque, dans les années 1830, d'importantes réserves de sel furent trouvées sur les rives du Rhin, au niveau de Schweizerhalle, et que le coût du transport baissa après l'apparition du chemin de fer. Les relations commerciales entre les salines françaises et les cantons suisses s'épuisèrent peu à peu. La production de sel à Arc-et-Senans cessa en 1895, et la fabrique de Salins-les-Bains ferma ses portes en 1962. Les deux sites sont aujourd'hui classés au patrimoine

mondial de l'Unesco. La quantité d'eau saline acheminée dans les cavités de Salins-les-Bains est faible de nos jours. Elle est pompée dans de grands bassins situés sous le musée et utilisée uniquement en hiver... pour combattre la neige et la glace sur les routes.

www.terrasalina.eu
www.sentier-des-gabelous.fr
www.mines.ch

► témoigne. La réfection de cette route du sel ainsi que d'autres routes historiques n'a eu lieu que récemment, à l'occasion du projet franco-suisse Terra Salina. On peut suivre les traces laissées par le transport du sel et découvrir son patrimoine culturel à pied ou en transports publics.

Sel indigène moins cher

L'une des traces mène notamment dans les Alpes vaudoises, à Bex. Les sources d'eau saline y furent exploitées dès 1554, pour le plus grand bonheur des Bernois, proprié-

Le sel apporta richesse à Arc-et-Senans: la saline royale témoigne de ce faste.



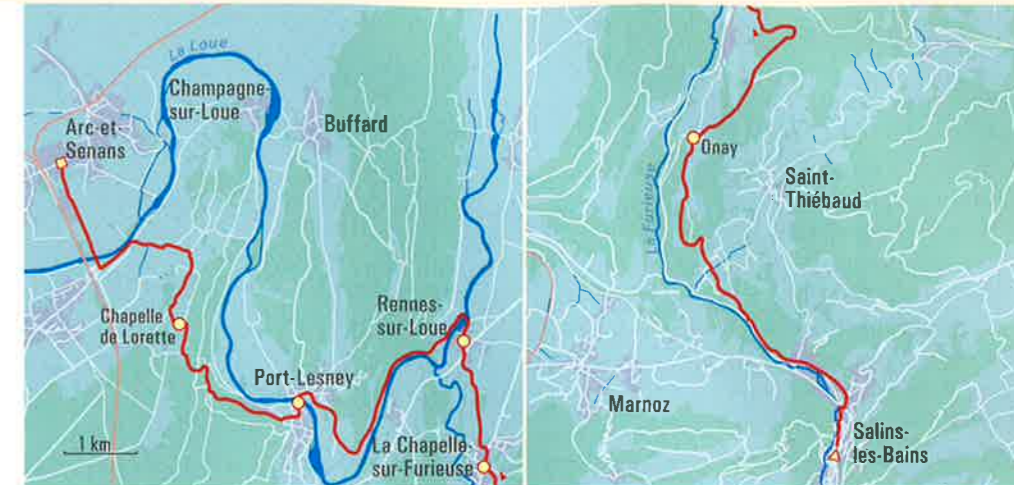
Salines royales

SUR LA ROUTE DU SEL I



Salins-les-Bains – Arc-et-Senans

Degré de difficulté: randonnée
Longueur: 22,4 kilomètres
Durée: 5 h 20 min
Condition physique: bonne
Montée: 470 mètres
Descente: 570 mètres
Carte de randonnée: Cartes ign, n° 3324 ouest, Quingey, 1:25 000, disponible sur www.ign.fr
Période idéale: printemps – automne
Proposition de randonnée: n° 1218



Proposition de randonnée détachable en fin de revue ou sur www.randonner.ch (login proposition de randonnée), entrez le code jorat.



A Rennes-sur-Loue, le randonneur suit la Loue.

On cherchera en vain tout vestige du passé lors de la randonnée qui longe l'emplacement de l'ancienne canalisation d'eau saline. Cela dit, le Sentier des Gabelous, qui représente le dernier tronçon de la Via Salina, n'en est pas moins intéressant. Il commence au Musée du sel à Salins-les-Bains et remonte vers le nord en passant devant l'hôtel-de-ville. On tourne à droite au niveau du mémorial, puis tout de suite à gauche en longeant le camping. L'itinéraire traverse ensuite un ravin sur l'ancien tracé d'une voie ferrée. Un chemin naturel commence à Champ

Le long d'une ancienne voie ferrée.



Photos: Rémy Kappeler

de Nœud, il mène à travers des vignes ainsi que des bois et des prés. On marche sur la route entre Chapelle-sur-Furieuse et Rennes-sur-Loue, puis on traverse la Loue et on emprunte un sentier qui ramène au sud, sur des rives idylliques. Plus tard, on avance dans des champs de fleurs jusqu'à Port-Lesney. On tourne à droite après le pont, dans la rue de Brillat. La signalisation y étant insuffisante lors de nos recherches, le mieux est de suivre le marquage blanc et rouge, puis le panneau indiquant «Chapelle de Lorette» jusqu'à la chapelle abandonnée (voir «Bon plan»). On peut s'épargner la boucle qui mène à Champagne-sur-Loue et nous ramène au point initial en suivant le GR 59a. On reprend le sentier parmi les vignes, au niveau de «Sur les fontaines». On traverse bientôt la Loue pour la troisième fois et on aperçoit désormais la saline royale, que l'on rejoint en suivant la route principale.

On accède à Salins-les-Bains et à Arc-et-Senans en moins de 2h par le

TGV de Lausanne, en passant par Dôle et Mouchard.

Restauration et hébergement à Salins-les-Bains. A Arc-et-Senans dans la saline royale, +33 3 81 54 45 45, www.salineroyale.com; à Rennes-sur-Loue au Bed and Breakfast/Camping Chez Claudine, +33 3 81 63 52 62, www.chez-claudine.fr; à Port-Lesney à L'Edgar, +33 3 84 73 82 97, www.ledgar.fr.

Randonnées guidées sur la Via Salina: guides de randonnée Pia Kugler, 076 504 20 17, www.piasvias.ch, et Peter Salzmann, 079 680 14 67, www.alpevents.ch.

Rémy Kappeler

Bon plan



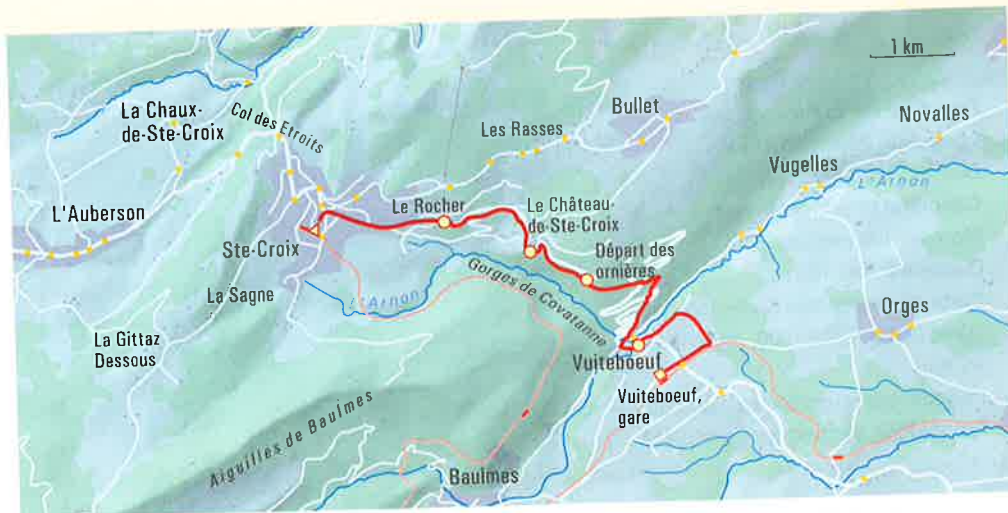
La chapelle en direction de Port-Lesney est délabrée et fermée. Il en émane cependant un souffle d'histoire. Elle est envahie par la végétation, on optera donc pour le chemin marqué d'une croix jaune au niveau de l'indication «Chapelle de Lorette». La vue panoramique sur la rivière Loue derrière la chapelle vaut le coup d'œil.

SUR LA ROUTE DU SEL II



Ste-Croix – Vuitebœuf

Degré de difficulté: randonnée
Longueur: 8,4 kilomètres
Durée: 2 h 15 min
Condition physique: moyenne
Convient: aux familles
Montée: 0 mètre
Descente: 475 mètres
Cart de randonnée: 241 T Val-de-Travers,
1:50000, disponible sur
www.shop.randonner.ch
Période idéale: printemps–automne
Proposition de randonnée: n° 1219



Proposition de randonnée détachable en fin de revue ou sur www.randonner.ch (login proposition de randonnée), entrez le code jorat.

On rejoint les traces laissées par les charrettes à Vuitebœuf en partant de la gare de Ste-Croix, on passe devant le musée CIMA (voir «Bon plan»), au centre du village, puis on prend la rue principale, à droite, en direction d'Yverdon-les-Bains. On quitte la route à la bifurcation à droite au niveau de Le Rocher et on s'engage sur le sentier de rando. La partie la plus intéressante se trouve après Le Château-de-Ste-Croix, attention donc de ne pas prendre la mauvaise direction en descendant dans les gorges de Covatanne.

Le chemin bifurque à droite peu après Le Château-de-Ste-Croix et, après une descente brève mais raide, il suit le bord des gorges. Puis, les chemins se séparent. L'un continue tout droit, tandis que le second bifurque à gauche en direction des «voies historiques». Ce dernier nous mène, après une courte descente, sur



Jaune pour la randonnée et marron pour la Via Salina.

Photos: Daniel Fuchs

le tracé de la Via Salina. On y trouve une place de pique-nique à l'endroit où passaient les charrettes remplies du sel français. Peu après le ravitaillement, on tombe sur les premières traces de convois: un passage que l'on pourrait prendre pour une voie romaine. En réalité, ce n'est qu'au XIV^e siècle que les profondes traces, les lieux d'évitement et les marches destinées aux bêtes de somme furent

taillés dans le calcaire. L'itinéraire ne suit pas toujours le tracé des charrettes sur les prochains kilomètres, mais il les croise régulièrement jusqu'à Vuitebœuf.

On accède à Ste-Croix et Vuitebœuf par le train d'Yverdon-les-Bains.

Restauration et hébergement à Ste-Croix: Hôtel de France, 024 454 38 21, www.hotelfrance.ch. A Vuitebœuf: Hôtel de l'Ours, 024 459 22 59 www.hotelours.ch (cuisine chinoise).

Daniel Fuchs

Bon plan



Au XVIII^e siècle, Ste-Croix est devenue un haut-lieu de la mécanique de précision. On y fabriquait montres, appareils photo (Bolex), tourne-disques (Paillard et Thorens), calculatrices (Hermes), radios et boîtes à musique. Un musée est même dédié à ces dernières, le Musée des boîtes à musique: www.musees.ch



Suivre les traces des charrettes donne faim. Pique-niquer sur la Via Salina.