



Les chemins historiques du canton du Jura

JU



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal das vias (UVIAS)

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra



Page de couverture

Diversité des chemins historiques dans le canton du Jura : allée à travers champs menant à la chapelle du Vorbourg près de Delémont (à gauche); mur de soutènement couvert de mousse du chemin de La Bouège au bord du Doubs (au milieu); pont Saint-Jean à Saint-Ursanne, datant de l'an 1729 (à droite). L'illustration de fond est un détail d'une vue de Porrentruy de Mathieu Merian, 1642 (Bibliothèque centrale, Zurich).

Dos

Détail de la carte Dufour, première édition, table VII, 1845.

Impressum

Les chemins historiques du canton du Jura

Une publication de l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS, éditée par l'Office fédéral des routes (OFROU)
www.ivs.admin.ch

© OFROU, Berne 2003

01.04. 1000 103461

Textes

Antoine Glaenzer, Claude Bodmer et Sabine Bolliger, ViaStoria – Centre pour l'histoire du trafic, Université de Berne

Conception, mise en pages, cartographie, production

Andres Betschart, ViaStoria – Centre pour l'histoire du trafic, Université de Berne

Relecture

Anita Frei, ViaStoria – Centre pour l'histoire du trafic, Université de Berne

Sources des illustrations

Les photos du terrain sont de Claude Bodmer. Les autres sources sont mentionnées dans les légendes : AAEB = Archives de l'ancien Evêché de Bâle, Porrentruy. Reproduction des extraits des cartes nationales avec l'autorisation de Swisstopo, Berne (JA002008).

Avant-propos du canton du Jura

Dernier né des cantons suisses, le Jura, depuis 1979, a profondément changé son paysage. D'une part, il a obtenu de la Confédération que la Transjurane, l'autoroute A16, soit incluse dans le réseau des Routes nationales suisses et dès 1986, les premiers travaux débutaient, entraînant des remaniements parcellaires importants. D'autre part, les nouvelles contraintes de l'agriculture, avec sa mécanisation toujours plus imposante, impliquent aussi des remembrements.

Il est donc très heureux que l'inventaire des voies historiques jurassiennes ait été achevé en 2003. Le présent cahier en présente les principaux résultats sur le plan des voies d'importance nationale. Il incombe au canton et aux communes du Jura de mettre en valeur histoire et patrimoine du réseau régional et local et de protéger ce qui doit l'être. En parcourant ce document, le lecteur prend conscience de l'omniprésence d'un patrimoine souvent méconnu. Les routes et les chemins avec les paysages qu'ils ont générés sont avant tout des instruments au service du déplacement et du commerce, toujours réaménagés au gré des besoins. On en oublie la substance historique et architecturale qui subsiste pourtant dans de multiples détails.

Ainsi, c'est toute l'histoire du pays qui transparaît dans cet inventaire. La Transjurane de demain franchit du nord au sud la chaîne jurassienne; cet itinéraire a déjà été emprunté par les agriculteurs du Néolithique 4000 ans avant J.-C. On retrouve, au bord des Trois lacs du pied du Jura, des haches polies taillées dans des roches vosgiennes et des outils en silex d'Alle ou de Loewenbourg. La construction de la Transjurane, entre Porrentruy et le tunnel du Mont Terri, a permis de remettre au jour le même tracé de la chaussée d'époque romaine sur plus de trois kilomètres.

On ne peut que féliciter et remercier l'Office fédéral des routes et les auteurs de l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse d'avoir dressé ce bilan pour le Jura et de construire la Transjurane en parallèle. Ils nous rappellent que routes et paysages forment un tout indissociable, comme passé et avenir.



François Schifferdecker, Archéologue cantonal
République et canton du Jura, Office de la Culture

Table des matières

5 ROUTES ET CHEMINS

8 Le canton du Jura, à l'écart des grandes voies de communication ?

Des débuts jusqu'au XVIII^e siècle (AG, SB)

21 Les chemins de forge

Des voies pour transporter les ressources locales (AG)

23 La montée impressionnante jusqu'à la chapelle du Vorbourg

Un chemin de pèlerinage à redécouvrir (AG, CB)

27 Autour de Saint-Ursanne

Balade sur un pont et sur les chemins qui y mènent (AG, CB)

31 Sur les pas des usiniers du Doubs

Des chemins témoignent d'une activité industrielle disparue (CB)

35 Du chemin muletier à l'autoroute du XXI^e siècle

Regard sur les transformations du paysage (CB)

38 Croix, chapelles, bornes, arbres et autres marqueurs du paysage

Dimensions du patrimoine routier jurassien (CB)

45 L'INVENTAIRE

46 Un inventaire unique au monde

L'IVS dans le canton du Jura

Les auteurs

AG Antoine Glaenzer

CB Claude Bodmer

SB Sabine Bolliger

Routes et chemins

Chaque voie de communication, de la grande route commerciale au plus modeste sentier, est inscrite dans le paysage qu'elle a contribué dans une très large mesure à façonner. A l'instar des monuments élevés à la gloire des puissants, des villages classés ou des sites naturels protégés, les chemins historiques appartiennent à notre patrimoine culturel. Ils sont les témoins de notre passé, parmi les plus fragiles et les plus menacés par les mutations sans précédents intervenues au cours du XX^e siècle.

Ce bulletin cherche à éclairer les aspects les plus significatifs du riche paysage routier jurassien. Il s'appuie sur les travaux de la documentation IVS pour le canton du Jura, achevés en 2003.





Les routes et les chemins forment une dimension essentielle du paysage culturel jurassien et témoignent de l'histoire des communications dans le canton.

Page de gauche : pierres de portail entre Bellelay et Lajoux sur l'ancienne frontière entre l'Evêché de Bâle et l'Etat de Berne, qui correspond à l'actuelle limite cantonale (tout en haut) ; des murs de soutènement couverts de mousse sur le chemin menant au Moulin de La Bouège sur le Doubs (haut ; cf. p. 31) ; passage taillé dans la roche entre Seleute et Ocourt à la hauteur de Bellefontaine (en haut à droite) ; pont sur l'Allaine à Grandgourt, sur la liaison entre Porrentruy et Delle, F (en bas à droite).

Page de droite : une route bordée d'arbres au sud-ouest de Saulcy (en haut) ; croix routièrè près de Soyhières dans la vallée de la Birse (en bas à gauche) ; allée arborée en amont de Delémont (en bas à droite).





Le canton du Jura, à l'écart des grandes voies de communication ?

Dans le canton du Jura, le terrain offre des défis considérables à la construction de routes. C'est pourquoi, depuis l'époque romaine, les très grands axes de transit nord-sud ont évité ce territoire. Mais cela ne signifie pas pour autant que durant l'antiquité le Jura ait été privé de liaisons importantes. Les sources historiques et les vestiges présents sur le terrain montrent un paysage routier d'une grande diversité, dont l'histoire s'étend sur une très longue période.

Pour chaque époque, le terrain livre des témoignages plus ou moins marquants du déplacement des gens et des biens. Il est difficile d'ignorer les traces laissées par le trafic automobile. Celles qui subsistent du temps des ingénieurs, soit les XVIII^e et XIX^e siècles, sont encore bien visibles, si l'on sait les reconnaître. Mais il faut beaucoup plus de travail pour découvrir les vestiges de l'époque romaine, qui sont profondément enfouis dans le sol.

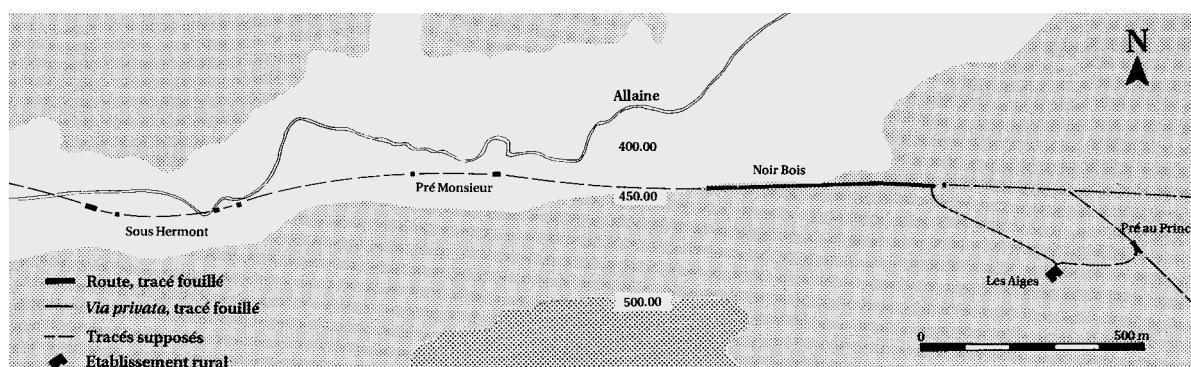
Le canton du Jura et les routes romaines

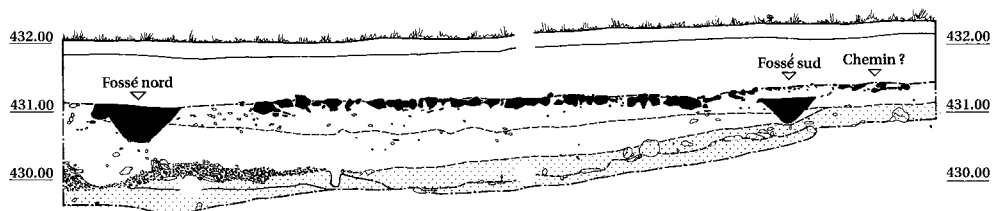
Pour reconstruire le réseau routier romain, les historiens disposent de trois sources importantes : la Table de Peutinger, une copie médiévale d'une carte d'itinéraire du V^e siècle après J.-C., l'Itinéraire Antonin, qui a été établi un peu plus tôt, et les bornes milliaires, des colonnes de pierre, dont certaines ont jusqu'à trois mètres de hauteur, placées à intervalles réguliers le long des routes et portant des indications de distance.

Parmi les itinéraires signalés par ces sources, aucun ne touche le territoire de l'actuel canton du Jura. Les axes romains principaux passaient plus loin. Plus au nord, on trouvait la route de Lyon (Lugdunum) à Kembs (Cambete) sur le Rhin, par Besançon (Vesontio), Mandeure (Epomanduodurum) et Largitzen (Larga). Au sud du Jura, il y avait une liaison entre la région lémanique et Augst (Augusta Rauracorum), par Avenches (Aventicum), Studen (Petinesca) et Soleure (Salodurum).

Cela ne signifie toutefois pas qu'il n'y avait pas de routes romaines dans le Jura. À côté des grands itinéraires signalés par les sources mentionnées, existait un réseau plus fin de liaisons d'importances très diverses. Les vestiges de localités et de voies révélés par les fouilles archéologiques en sont la preuve. Tant la plaine d'Ajoie

Fig. 1 : Reconstruction du tracé d'une route romaine entre Porrentruy et Alle avec deux embranchements, parmi lesquels on trouve une voie secondaire qui conduit vraisemblablement aux Aiges, le grenier à blé gallo-romain d'Alle (Demarez, Othenin-Girard 1999 : 17 fig. 6).





que la vallée de Delémont étaient habitées à l'époque romaine.

La plaine d'Ajoie avec son centre présumé (*vicus*) à Porrentruy est située au pied du versant nord de la chaîne jurassienne, ouverte sur la porte de Bourgogne. Du point de vue géographique, elle appartient à l'arrière-pays de Mandeure et de Montbéliard. Il devait y avoir un nœud de circulation dans la région de Porrentruy, d'où partaient plusieurs voies : vers l'ouest en direction de Mandeure, vers le nord, de Delle où passait la grande route de Lyon au Rhin, vers le sud-est en direction de Bâle, la vallée de Delémont, et sans doute aussi vers l'est.

Les fouilles d'Alle : tout d'abord un relais routier, puis une route construite

De 1989 à 1995, les fouilles effectuées entre Alle et Porrentruy ont mis au jour un tronçon de route romaine ; il s'agit de quatre sites sur le tracé de l'autoroute A16 (fig. 1). Le tracé de la route est attesté sur 3 km. Le mode de construction est le même pour tous les sites : la chaussée, de 6,5 à 6,7 m de large, est fondée sur un « hérison » de dalles calcaires alignées à la verticale et recouvertes d'une couche de gravier compressée. La route est

Fig. 2, 3 : Porrentruy, Sous Hermont. Route romaine, vue en direction de l'est, avec rainure ; coupe à travers la route romaine et ses fossés latéraux parallèles (Demarez, Othenin-Girard 1999 : 23 fig. 11, 22 fig. 10).

bordée de chaque côté par un fossé, et accompagnée sur une certaine longueur par un petit sentier (fig. 2 et 3). Elle se trouve légèrement en hauteur, à la limite de la plaine inondable, et suit dans la mesure du possible une ligne droite. La route a été construite à l'époque de Claude, vers le milieu du 1^{er} siècle après J.-C., et utilisée jusqu'à la première moitié du IV^e siècle.

Près du site archéologique de Noir Bois, directement à côté du fossé nord de la route, on a découvert un relais routier. Il se compose de plusieurs bâtiments disposés sur un terrain clos formant un carré de 70 m de côté (fig. 4). Étonnamment, cette station routière construite sous le règne d'Auguste est abandonnée un demi-siècle plus tard, vers 70/80 après J.-C. Cela signifie qu'à l'époque d'Auguste déjà, il devait y avoir une voie de communication (sentier ou chemin muletier), qui a été transformée en route carrossable sous Claude. Les chemins secon-

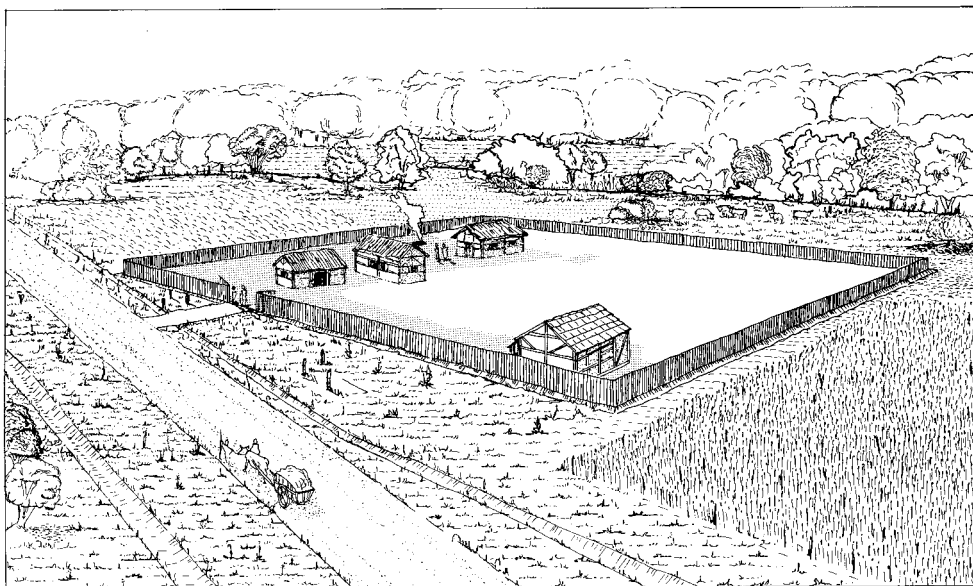


Fig. 4 : Alle, Noir Bois. Essai de reconstitution du relais routier. Vue en direction du nord-ouest. La partie blanche à l'intérieur n'a pas été fouillée (Demarez, Othenin-Girard 1999 : 65 fig. 59).

Fig. 5 (en haut) : Courtedoux, Combe Vâ Tche Tchâ. Coupe sur le tracé de la route romaine (Demarez 2001 : 89 fig. 75).

Fig. 6 (en bas) : Asuel, Les Rondins. Vue du tracé en direction de l'ouest. Les rochers à gauche ont été entaillés pour le passage de la route (Demarez 2001 : 70 fig. 58).

daires qui se détachent de cette route près de Noir Bois et de Pré au Prince présentent aussi un intérêt certain : ils menaient très certainement au domaine agricole des Aiges, le grenier à blé d'Alle, qui a été habité du I^{er} siècle après J.-C. jusqu'au milieu du IV^e siècle.

Un tronçon de route de 6,7 m de large, du même type que celui d'Alle, a été mis au jour en 1999 à Courtedoux, au lieu-dit Combe Vâ Tche Tchâ (fig. 5). Les trouvailles monétaires laissent supposer que la route a été établie au plus tard au II^e siècle après J.-C., peut-être même déjà au I^{er} siècle. Il pourrait s'agir de la suite de la route découverte entre Alle et Porrentruy, qui conduisait à Mandeure, en passant sans doute par Fahy.

On a également pu identifier, de façon vraisemblable, un tronçon de la route menant d'Alle dans la vallée de Delémont par dessus la chaîne jurassienne. En 1988 déjà, dans la pente des Rondins, au sud de la voie moderne, on a observé un replat significatif, qui débute sur la limite communale entre Asuel et Cornol et qui se poursuit sur près d'un kilomètre le long des Rondins. En 1992, on a effectué des sondages, qui ont révélé la présence d'une chaussée composée d'une couche de pierres calcaires posées de chant, de 20 à 30 cm d'épaisseur, couverte d'un revêtement de gravier servant de surface de roulement (fig. 6). La route est conservée sur une largeur de 5,8 m, mais parmi les très nombreuses trouvailles, seule une monnaie, un as d'Hadrien, date de l'époque romaine.

La vallée de Delémont et la liaison entre le plateau suisse et le Rhin par Pierre Pertuis

Sur le territoire bernois, la présence d'une route romaine reliant le plateau au Doubs et au Rhin par Pierre Pertuis est attestée avec certitude. Sur le territoire de la commune de Tavannes, au sud de la localité, on a mis au jour un segment de tracé, que l'on a pu dater du I^{er} siècle après J.-C. Une autre preuve de l'antiquité de cette voie est l'inscription sur le rocher à Pierre Pertuis, qui remonte à 200 après J.-C. Elle se trouve sur le côté nord du passage et a déjà été remarquée par des moines du XIII^e



siècle. Aujourd'hui, on considère que ce passage dans le rocher a une origine naturelle et qu'il a été élargi par les Romains. Comme il y avait déjà une route qui passait par là au I^{er} siècle, il doit s'agir d'un aménagement ultérieur.

Entre Tavannes et la vallée de Delémont, le tracé de cette route demeure toutefois incertain, car on n'a pas trouvé de vestiges jusqu'à présent. Au XIX^e siècle, le savant Auguste Quiquerez, le premier à s'être occupé de voies romaines dans le Jura, a reconstitué un réseau routier, qui était largement le fruit de son imagination et reposait sur des hypothèses qui ne sont plus valables aujourd'hui. Selon lui, la route se divisait à Tavannes. Une branche suivait la Birse, avec un éventuel raccourci par Champoz, et poursuivait en direction de Bâle, soit par Delémont et Laufon ou par Montsevelier. L'autre branche se dirigeait sur Bellelay, les Gorges du Pichoux et La Cacherelle jusqu'à Porrentruy pour se raccorder à la route du Rhin, soit par Mandeure, soit par Delle. Les hypothèses de Quiquerez ne sont toutefois pas entièrement fausses, mais il s'agit de les examiner avec un regard critique.

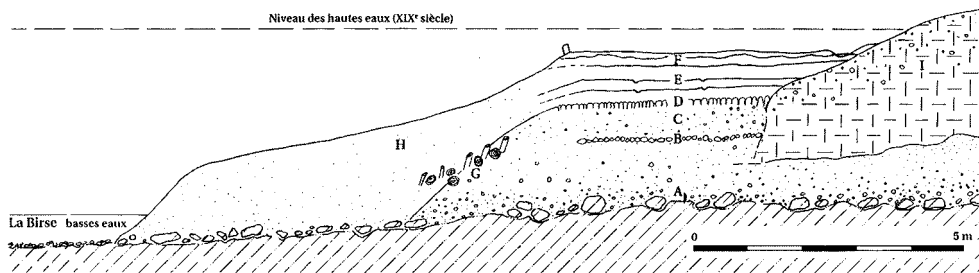


Fig. 7: Courroux, Bellerive. Coupe dessinée par Auguste Quiquerez. Dans la couche de gravier C, une monnaie romaine (époque d'Auguste ?) a été trouvée (Demarez 2001 : 32 fig. 18).

La liaison la plus courte et aussi, en l'état actuel des connaissances, la plus vraisemblable entre Tavannes et la vallée de Delémont est celle qui passe par Bellelay, Lajoux et Glovelier. Cette observation est non seulement étayée par la configuration du terrain, mais aussi par des trouvailles archéologiques. En 1987/88, à Lajoux, on a découvert et fouillé un dépôt de céramique. Les archéologues supposent que ce dépôt appartenait à un relais routier. Tant la composition des tessons que leur chronologie, qui s'étend de l'époque de Tibère à celle de Vespasien, correspondent en très grande partie au matériel observé au relais routier d'Alle. Par ailleurs, en 1942, on a trouvé lors de travaux routiers à Glovelier, Bonabé ou Bone en Bez, cinq monnaies romaines du II^e siècle.

Contrairement à ce que supposait Quiquerez, les études les plus récentes partent de l'hypothèse que ce n'est qu'à Glovelier que les voies se séparent et que c'est là que la route de Bâle se détache de celle de Porrentruy. Dans la vallée de Delémont, on connaît l'existence de routes à proximité de deux domaines agricoles. A Courroux, dans un cimetière, on a trouvé une brèche d'environ 9 m de large, qui aurait pu accueillir une chaussée de 6,5 m de largeur avec des bandes latérales. De cette trouvaille, on peut déduire que cette voie empruntait un tracé qui passait directement au sud du mur d'enceinte du domaine agricole romain, auquel appartient le cimetière. A Vicques, à proximité d'un autre domaine agricole romain, on a également découvert des vestiges de chaussée.

Mais on discute toujours pour savoir si la route de Bâle passait par Vicques et le Col du Fringeli ou par la vallée de la Birse. Jusqu'à présent, le meilleur indice plaçant en faveur d'un tracé par la vallée de la Birse est fourni par Auguste Quiquerez. Vers 1867, à Courroux, Bellerive, il a creusé une tranchée à travers une route et relevé la composition des différentes couches (fig. 7). Sous une strate de débris calcaires, dans une couche de gravier de 30 à 40 cm d'épaisseur, il trouva une monnaie romaine, qu'il attribua à un des premiers empereurs, ce

qui ferait remonter la voie au I^{er} siècle après J.-C. La route aurait donc été utilisée de l'époque romaine jusqu'au XIX^e siècle.

Les voies romaines du Jura montrent que le réseau routier de l'antiquité était bien plus dense que ne le laissent supposer les cartes d'itinéraires et les pierres milliaires. Si en outre ce réseau disposait de stations routières, la chronologie devient encore plus précise, car cela prouverait que toutes les grandes liaisons n'étaient pas forcément reportées sur les itinéraires, et que des liaisons plus précoces ont pu jouer un rôle important (communication H. E. Herzig).

Les voies médiévales

En l'état actuel des recherches, les fouilles ne permettent pas d'attester une continuité d'utilisation entre les routes romaines et les routes médiévales. L'examen des nécropoles des V^e et VII^e siècles permet toutefois de constater que si le territoire n'a pas été abandonné, l'habitat s'est raréfié. On peut en conclure que les échanges commerciaux ont diminué, provoquant un affaiblissement du réseau de voies de communication.

Du milieu du V^e siècle au milieu du VIII^e siècle, les nécropoles et les premiers cimetières chrétiens retrouvés dans le Jura témoignent de la persistance de son peuplement, qui devait se situer entre 3000 et 5000 personnes pour l'ensemble du territoire actuel. Ainsi, les nécropoles de Develier, Bassecourt, Crémines, et Moutier ont pu être datées du VII^e siècle. Elles sont situées en bordure d'importantes voies de communication.

L'ensemble de sarcophages de l'ancienne église Saint-Pierre de Saint-Ursanne date du VII^e siècle. Ils sont le témoignage d'une première société chrétienne, dont les rites et les lieux de culte vont se mettre en place durant le bas Moyen Age. Des églises en pierre apparaissent ou remplacent les anciens bâtiments en bois. La structure diocésaine se met en place. Au début du VIII^e siècle, le territoire jurassien est réparti en trois dio-

cèses: l'Ajoie est rattachée à Besançon, les vallées de Delémont et de la Birse font sans doute partie du diocèse de Strasbourg, alors que l'Erguël et les bords du littoral biennois ressortissent de Lausanne, qui a supplanté Avenches, définitivement ruinée au VI^e siècle. Bâle est encore un voisin absent. Les voies de communication semblent être relativement abandonnées durant cette période au commerce peu développé et à la faible monétarisation.

La formation de l'Evêché de Bâle aux XI^e–XIII^e siècles

En 999, par un texte dont seules des copies nous sont parvenues, le roi de Bourgogne Rodolphe III donne à l'évêque de Bâle l'abbaye de Moutier-Grandval « dans le but de restaurer par une aide efficace cet Evêché appauvri à la suite d'infortunes diverses ». Cette donation permet à l'évêque d'étendre son pouvoir temporel sur un territoire important, qui de plus comporte un certain potentiel d'expansion. L'abbaye de Moutier-Grandval, avec son noyau foncier bien constitué autour de Moutier, exerce aussi son influence sur les abbayes de Saint-Ursanne et de Saint-Imier, ce qui prolonge l'influence de l'Evêché en direction de Porrentruy et des rives du lac de Bienne, c'est-à-dire en dehors des limites du diocèse de Bâle. C'est parce que les évêques, conscients de cette opportunité, sauront concrétiser ce potentiel que la donation de 999 est considérée comme l'acte de naissance de l'Evêché de Bâle.

Au tournant de l'an mille, l'évêque de Bâle est le directeur spirituel d'un territoire constitué au VIII^e siècle et qui, avec le temps, trouvera sa cohésion. Après une importante phase de croissance, marquée par exemple par l'acquisition du comté d'Augst en 1041 et de celui de Härkingen en 1080, l'Evêché se stabilisera au cours du XII^e siècle: en abandonnant ses prétentions sur l'abbaye bénédictine de Saint-Blaise et d'autres territoires voisins, l'évêque acquiert Laufon et la vallée de la Birse, rapprochant ainsi Bâle et les territoires jurassiens; la jonction aura lieu au XIII^e siècle.

C'est aussi vers l'an mille que Bâle s'impose comme capitale spirituelle et temporelle de l'Evêché. Dès 1002, la reconstruction de la cathédrale est entreprise avec l'aide de l'empereur Henri II. Relais commercial entre le nord et le sud, mais aussi entre l'est et l'ouest, la ville devient florissante et connaît une forte monétarisation. Les marchands et les artisans y jouent un rôle croissant, s'organisant en corporations (Zünfte) qui n'entendent

plus laisser les affaires publiques aux seules mains de l'évêque et de ses conseillers.

Jusqu'au XIII^e siècle, Bâle est la seule ville de l'Evêché. Mais au cours du siècle, à la faveur d'une croissance démographique régulière, de la prospérité commerciale et aussi de l'insécurité politique, les bourgs se développent et acquièrent des chartes de franchises caractérisant leur statut de ville. Deux chartes sont octroyées par l'empereur, Bienne en 1275 et Porrentruy en 1283, et trois par l'évêque, Delémont en 1289, Laufon en 1296 et La Neuveville en 1312. Principalement, les chartes accordent aux villes une certaine autonomie dans la gestion de leurs affaires ainsi que la tenue d'une foire une ou deux fois par année.

Le Jura, un territoire proche d'un important centre d'échanges

Au XV^e siècle déjà, et encore plus au XVI^e siècle, Bâle est un centre financier important, on y prête beaucoup d'argent, aussi bien aux Confédérés qu'aux Allemands, ce qui permet aussi de tisser des liens politiques. Placée sur la route des échanges nord-sud, elle s'impose comme la ville du bimétallisme. Les commerçants du sud-ouest, qui utilisent des pièces d'or, viennent faire des affaires avec les marchands du nord, qui emploient des pièces d'argent. Entre les deux partenaires, le change public bâlois contrôle la qualité des monnaies et des métaux précieux et devient l'intermédiaire obligatoire des négociants. Le change public a aussi une fonction bancaire de première importance: il joue le rôle d'une banque d'émission d'emprunts pour les rois de France, les comtes de Montbéliard, et de nombreux seigneurs plus modestes.

En ce qui concerne les échanges commerciaux, la voie Delémont–Laufon–Bâle par les vallées de la Birse et de la Sorne se renforce dès le XVI^e siècle. Bâle s'approvisionne en matières premières (bois, fer et pierres) et en biens de consommation dans les vallées jurassiennes. Jacques-Christophe Blarer de Wartensee écoule le produit de ses dîmes (grains, vin) sur le marché bâlois. Prise dans la sphère d'attraction de Bâle, la ville de Delémont connaît, au XVI^e siècle, un développement moins important que Porrentruy, où s'installe le prince évêque, et surtout que Bienne, qui s'impose comme un point important du trafic de marchandises entre la Franche-Comté et le plateau suisse. Ainsi, par l'intermédiaire de ses villes et de leur arrière-pays, la principauté est orientée vers trois pôles importants: la France par l'intermédiaire de Porrentruy, Bâle par celui de Delémont et le



plateau suisse en passant par Bienne. C'est autour de ces trois villes que s'installera le système des voies de communication de l'Evêché de Bâle.

Le réseau routier au XVIII^e siècle

A partir de 1740, et sous l'impulsion de deux hauts fonctionnaires qui seront appelés à jouer un rôle prépondérant dans l'Evêché de Bâle, un véritable réseau s'organise sur l'actuel territoire du canton du Jura, aussi bien sur le plan matériel que sur le plan financier.

L'administration princière ne s'occupe que d'un type de routes : les « grands chemins », qui forment un réseau de portée internationale mettant en relation l'Evêché avec l'Alsace, la Franche-Comté, les cantons suisses ou la principauté de Neuchâtel. Les autres routes, celles qui relient les communautés ou les simples chemins de desserte, sont l'affaire des communautés elles-mêmes. L'administration princière n'en parle pas, ou seulement de manière indirecte, lorsque l'entretien des routes de l'Evêché est en cause.

François Decker et Pierre-François Paris, 50 ans de « grands chemins »

Durant tout le XVIII^e siècle, la chaîne de décision administrative reste la même. C'est bien sûr au prince évêque qu'appartiennent les décisions finales. Son autorité se

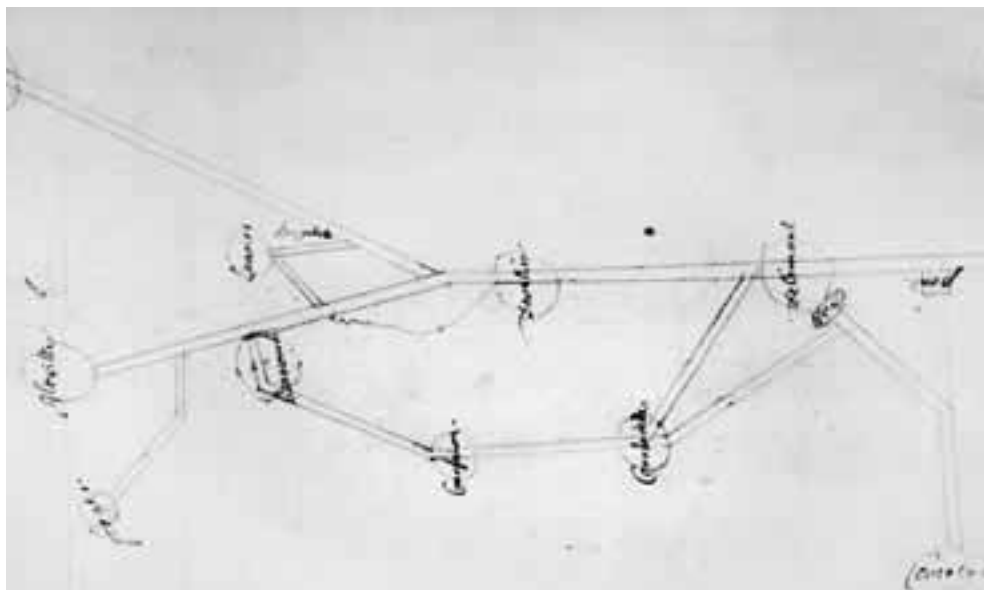
Fig. 8 : « Vue du Pont de la Birse, étroit passage, près de Moutier-Grandval ». Gravure de Beat Fidel Anton Zurlauben, vers 1780–1788. La liaison entre Delémont et Moutier, dont la plus grande partie est située dans le Jura bernois, a été aménagée en 1746 sur les ordres de François Decker.

manifeste aussi bien par la promulgation des ordonnances qui lui sont suggérées par son administration, que par la discussion en Conseil des problèmes soulevés par les communautés.

Dans les faits, un conseiller du prince occupe la charge de directeur des Ponts et chaussées à partir de 1740. Ses attributions et son pouvoir dépassent largement la seule problématique des voies de communication. Il s'occupe de tout ce qui concerne les « grands chemins », qu'il s'agisse de leur construction ou de la doctrine qui inspire les ordonnances du prince évêque. Les deux plus importants directeurs des Ponts et chaussées du XVIII^e siècle sont François Decker, en fonction de 1740 en tout cas jusqu'en février 1763, date à laquelle il est remplacé par Pierre-François Paris, qui restera en poste jusqu'en 1792.

C'est surtout de François Decker que nous viennent les précisions, aussi bien techniques qu'administratives, qui nous permettent de reconstituer le système des

Fig. 9: Ce dessin réalisé par Voirol, inspecteur des Ponts et chaussées de la vallée de Delémont, montre le réseau des grands chemins de la vallée en 1753, avec ses principaux axes qui sont encore ceux utilisés maintenant (AAEB, B 232 / 2).



Ponts et chaussées de l'Evêché de Bâle dès le milieu du XVIII^e siècle. Dès le départ, c'est-à-dire avant qu'elle ne soit réglée par l'ordonnance princière de 1760, la tâche du directeur des Ponts et chaussées est clairement établie. Le respect de l'entretien des grands chemins par les communautés occupe le principal de son temps. Pour cela, il fait au moins deux tournées annuelles et rédige des rapports administratifs sur les travaux à effectuer, rapports qui sont parfois discutés en Conseil. Il a aussi une partie administrative qui peut s'avérer lourde puisqu'elle consiste à traiter les rapports qui lui parviennent de ses subordonnés, ainsi que la nombreuse correspondance – plus exactement les plaintes – qui émanent des communautés ou des particuliers.

Le directeur des Ponts et chaussées a sous ses ordres un « inspecteur des grands chemins ». L'organigramme ne se laisse pas reconstituer facilement: un tel poste existe en tout cas pour la vallée de Delémont et les seigneuries de Porrentruy et d'Erguël, mais c'est probablement le cas dans chaque seigneurie.

Pour la vallée de Delémont, le premier inspecteur nommé à cette charge est Jean-Pierre Voirol, qui reçoit son brevet des mains du prince évêque Joseph-Guillaume Rinck de Baldenstein au mois de juin 1744, brevet dans lequel il est toutefois précisé qu'il est employé à cette charge depuis déjà près de quatre ans. Les articles 4 et 5 de ce brevet précisent les tâches de l'inspecteur, chargé de faire appliquer les ordres du directeur des Ponts et chaussées auprès des communautés:

« 4^{to}. Il veillera à ce que pendant les saisons ordonnées pour les travaux, chaque communauté fasse son

devoir et s'applique à faire la portion de chemin qui lui aura été assignée, sans la laisser perdre son temps et remettre le travail d'une saison à l'autre.

5^{to}. Comme il est assez ordinaire au paysan d'envisager comme inutile ou comme superflu plusieurs ouvrages essentiellement nécessaires pour la formation, la solidité et la perfection des chemins, soit par une fausse d'idée, soit par un manque de volonté de leur part, l'inspecteur qui les commande ou par lui-même, ou par des conducteurs, doit les encourager et les guerrier de leur prévention et de leur indocilité par des exhortations sages et remplies d'instructions afin de leur faire comprendre que ce n'est que pour leur avantage et le bien public que l'on veut que les chemins soient faits solidement et avec régularité, puisque pour un ouvrage parfait et de durée, l'un est inséparable de l'autre. »

Concrètement, l'inspecteur veille au bon état des ponts, à l'entretien des chemins au cours de l'année. Il s'agit notamment d'éviter que des broussailles viennent encombrer les voies et que, dans la traversée des villages, les paysans empiètent sur la largeur du chemin en y entreposant du bois ou en y installant leurs fumiers.

L'inspecteur a sous ses ordres des conducteurs de chemin. Au nombre de un ou deux par baillage, payés par les communautés, ces derniers organisent le travail sur le terrain, depuis la convocation des communautés jusqu'à la fin de l'exécution des travaux, sur le canton qui leur a été attribué.

Enfin, au bout de la chaîne, on trouve les communautés qui viennent effectuer les travaux d'entretien en raison des corvées qu'elles doivent au prince.

1740–1750 : la mise en place du réseau

Si François Decker est officiellement chargé des Ponts et chaussées dès 1740, 1741 est l'année décisive de la mise en place du réseau routier de l'Evêché. Parmi les paramètres qui permettent de déterminer ce point de départ, on peut choisir tout d'abord les ordonnances promulguées par le prince évêque. Ces textes de loi sont généralement imprimés dès le XVI^e siècle, souvent en français et en allemand, et étant donné leur importance, ont été soigneusement conservés, souvent en de multiples exemplaires.

Quel rôle le « modèle français » a-t-il joué dans la mise en place du réseau de l'Evêché ? La France met en place ses propres Ponts et chaussées dans les premières années du XVIII^e siècle. Un premier arrêt de février 1716 organise le corps des ingénieurs qui construira un véritable réseau sur l'ensemble du royaume. L'établissement de ce réseau, comme le souligne F. Caron, va de pair avec une nouvelle doctrine sur les déplacements : « Le mémoire rédigé en 1738 par le contrôleur général Orry substitua, de manière explicite, à la notion de direction, associée à un cheminement indéterminé, celle de route définie par un tracé. » A cet égard, en France comme dans l'Evêché de Bâle ou ailleurs dans les cantons suisses,

ce qui semble décisif au milieu du XVIII^e siècle, c'est le fait d'entretenir et de chercher à améliorer régulièrement d'anciens axes.

On retrouve aussi dans les papiers de François Decker un « Mémoire sur la disposition et règlement des ouvrages des Ponts et chaussées de la province d'Alsace », dont il s'est sans nul doute inspiré. De même, le développement des voies de communication en Franche-Comté est similaire à celui de l'Evêché de Bâle. Il serait cependant hasardeux de dire que le système épiscopal est purement et simplement copié sur le système français et il semble que l'on ait plutôt affaire à une simultanéité de développement. En France, la mise en place des Ponts et chaussées royaux est un reflet de la centralisation du pouvoir. Sans doute favorisée par le développement du commerce, la construction des routes est aussi une concrétisation tout d'abord de l'idéologie de la monarchie absolue puis, dès 1789, de celle d'une France républicaine, une et indivisible.

Le souci de l'Evêché de Bâle est tout autre. Plus que de maîtriser l'espace sur lequel le pouvoir s'exerce, il s'agit surtout de favoriser les voies qui permettent d'atteindre l'étranger : Belfort et Bâle bien sûr, mais aussi Soleure, Neuchâtel et Berne. Ensuite, si le pouvoir absolu



Fig. 10 (en haut) : « Plan des grands chemins dans les montagnes de Cornol et le Fornat en l'année 1743 ». Esquisse d'une chaussée (AAEB, B 232/1).

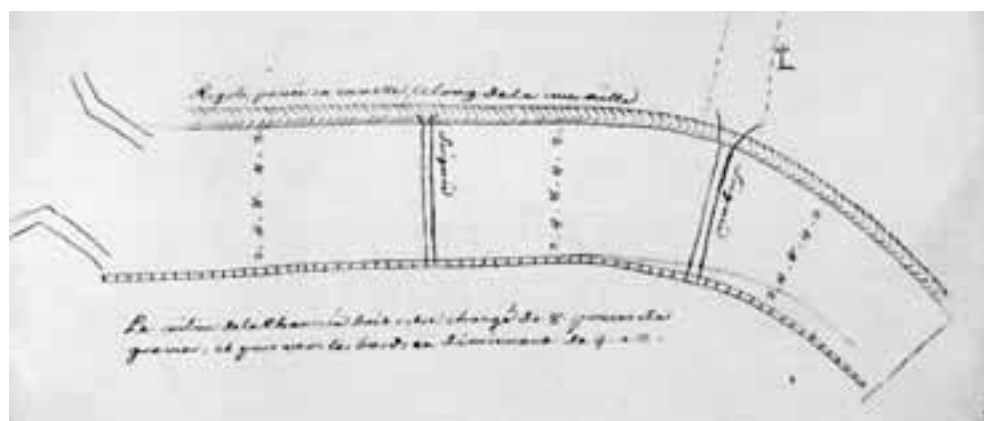


Fig. 11 (en bas) : Dessin schématique de la construction d'un grand chemin, avec fossés, rigoles et épaisseurs du gravier, vers 1743. Au-dessous du chemin : « Le milieu de la chaussée doit estre chargé de 8. pouces de gravier, et puis vers les bords en diminuant de 4 à 2 » ; au-dessus du chemin : « Rigole, pavée en cuvette, le long de la muraille » (AAEB, B 232/1).

n'est pas étranger à la principauté, surtout en ces temps de troubles, en revanche la mise en place du réseau des grands chemins n'est pas régie par une volonté de centralisation.

Si l'idéologie n'est pas la même, les réalisations ne sont pas non plus comparables. La France voit la création de grandes rectilignes impossibles à réaliser dans la topographie accidentée du Jura. L'effort français suppose aussi un financement qui sera la cause principale de la lenteur d'exécution d'un projet qui, initié avant le milieu du XVIII^e siècle, ne verra son aboutissement que vers 1855. L'Evêché de Bâle, dont les problèmes de trésorerie sont chroniques, concentrera son effort sur l'amélioration d'un réseau existant.

L'essentiel de l'effort du pouvoir concernant le réseau routier se déploie dans les années 1740. Entre 1741 et 1750, 12 ordonnances sur 106 concernent les « grands chemins », la moitié d'entre elles étant promulguées en 1741. Avant et après ces dates, on ne trouve pratiquement pas d'ordonnances relatives aux voies de communication. En 1775, soit une génération après le début de cet effort, dans une lettre adressée à ses baillages, Son Altesse elle-même revient sur cet « âge d'or » : les grands chemins ont été « ordonnés en 1741 et 1742 pour faciliter le commerce intérieur et extérieur ».

C'est sous le règne du prince évêque Jacques Sigismond de Reinach-Steinbrunn, qu'a été conçu un système de voies de communication s'appuyant sur les villes, de manière à assurer les liaisons à l'intérieur et à l'extérieur de l'Evêché.

A l'intérieur, Delémont et Porrentruy sont reliés directement par Develier et le col des Rangiers ; la liaison entre Porrentruy et Bienne se fait par l'intermédiaire tout d'abord des Rangiers, puis par Les Rangiers–Glovelier et enfin par Glovelier et Tavannes ; de leur côté, Delémont et Bienne sont reliées par Moutier et Tavannes.

Les relations avec l'extérieur sont également définies avec précision. On peut atteindre Bâle depuis Delémont en passant par Soyhières et Laufon ; depuis Porrentruy, on rejoint Belfort en passant par Boncourt et Delle (F) ; on quitte Porrentruy pour Besançon par Courtedoux, Damvant et Pont-de-Roide (F).

Glovelier joue le rôle d'un nœud routier secondaire. D'une part, les deux itinéraires Glovelier–Les Rangiers et Delémont – Glovelier peuvent être considérés comme un dédoublement de Delémont–Moutier et Delémont–Laufon, c'est-à-dire de la liaison entre Porrentruy et Delémont en direction de Bâle et de Bienne. D'autre part, on

peut gagner les terres du comté de Neuchâtel par la route des Franches-Montagnes en passant par Saint-Brais, Saignelégier et La Ferrière.

L'axe Porrentruy–Delémont joue alors un rôle essentiel puisque selon le chargement et les conditions météorologiques, on peut passer soit par Glovelier, soit par Moutier pour rejoindre Bienne (fig. 9).

Le projet routier est poursuivi sous le règne du prince évêque Joseph-Guillaume Rinck de Baldenstein, dès 1744 par François Decker lui-même. Lorsqu'il laisse sa place à Pierre-François Paris en 1763, l'ensemble du réseau est en place.

Le financement des travaux

Le financement des routes est conforme à la manière dont le prince évêque perçoit ses revenus. Les travaux sont effectués en partie grâce aux corvées et en partie par des contributions en argent, dans la proportion d'un tiers, deux tiers.

L'administration princière fait la distinction entre les chaussées, dont le travail demande peu de qualifications, et les ponts, qui sont affaire de spécialistes. François Decker est très clair à propos de ces objets : « Le premier [les chaussées] ne peut être qu'une charge personnelle, tandis que l'autre [les ponts] est une charge purement réelle. » Ainsi, chaque personne tenant un feu dans une communauté est soumise aux corvées de bras, c'est-à-dire qu'au sein d'une famille une ou plusieurs personnes seront convoquées avec le reste de la communauté pour effectuer les travaux sur les grands chemins. Si en plus elle possède un ou plusieurs biens immobiliers, elle doit participer au financement des ponts. Ce terme recouvre tous les ouvrages d'art, les ponts proprement dit, mais aussi les travaux de minage lorsqu'il s'agit de faire sauter des rochers pour ouvrir ou élargir un passage. Précisons d'emblée que la perception de cet impôt s'avère largement insuffisante pour payer les travaux envisagés, ce qui donne souvent lieu à un impôt exceptionnel.

Idéalement, François Decker envisage un financement des travaux selon trois tiers :

« L'on trouve expédient, que les travaux se partagent d'abord en trois tiers. Le premier estant personnel, chaque chef de famille participera dans l'ouvrage à bras sans distinction pour les tiers. Le second tiers sera jetté sur les fauttés à proportion de plus ou moins de biens-fonds des habitants. Le troisième tiers sera jetté sur le bétail en comptant deux boeufs, ou deux vaches pour un cheval. »



Fig. 12 : Une ancienne variante de la route de Porrentruy à Damvant contourne la localité de Rocourt par le sud. C'est aujourd'hui une dévestiture agricole qui constitue un élément très précieux du paysage, tant du point de vue morphologique qu'écologique.

Les corvées et l'organisation du travail

La première ordonnance concernant les grands chemins, datée du 1^{er} mars 1741, contient quatre articles. Les deux premiers tendent à réglementer l'utilisation de la force physique disponible au sein des communautés puis au sein des familles. Chaque communauté se voit attribuer un tronçon – le texte dit : un canton – proportionné à l'impôt qu'elle paie, sans plus de précisions, proportion qu'il s'agit de respecter au sein des familles. Les deux derniers articles, qui constituent les trois-quarts de l'ordonnance, statuent principalement sur le sort des détenteurs de privilèges qui sont exemptés d'un tiers de ces charges personnelles : « c'est-à-dire que lorsqu'un laboureur de moyen égal, travaillera trois jours sur les chaussées, ou aura trois toises de chemin à faire pour sa cote-part, un tel de nos grangers, ou de ceux des ecclésiastiques, de la noblesse, et de nos officiers, n'en fera que deux, ou ne travaillera que deux jours au lieu de trois ». En revanche, il n'est pas fait mention des charges réelles, qui ne sauraient être l'objet de privilèges, et par conséquent, sont dues intégralement.

Enfin, comme il s'agit d'un travail physique, on peut s'y faire remplacer pour autant que les communautés prennent garde de « n'envoyer sur les travaux des chaussées que des personnes en état de travailler, et non toutes sortes de jeunes gens, qui n'ont ni la force ni le savoir de manier ni pioche ni pèle ».

Si, comme nous le verrons, certaines communautés parviennent à obtenir des dérogations, c'est parce

qu'elles sont déjà occupées ailleurs par des corvées de route, principalement en ce qui concerne les chemins dont dépendent les mines et les forges, mais aussi lorsqu'une communauté construit un moulin ou une église.

L'impôt pour les grands chemins

Le prélèvement fiscal est plus difficile à maîtriser pour l'administration puisque l'argent est levé « sur l'industrie des communiers, [...] soit en bétail, négoce, métiers, moulins, cabarets, fabriques, usines, etc., [...] le tout selon le produit ou la portée de chaque espèce de négoce ou de professions ».

Cet argent doit permettre de payer les travaux qui sont confiés à un maître d'œuvre pour la construction et l'entretien des ponts ou pour ouvrir une route dans les rochers. Le financement est donc réservé à la partie du travail qui dépend d'un savoir faire spécifique, charge aux communautés, d'entente avec le directeur des Ponts et chaussées, de passer un contrat avec un maître maçon. Ainsi, pour le percement des gorges de Court, qui constitue en une amélioration notable d'une route préexistante, figurant sur une carte de 1741, les Prévôtois passeront un contrat avec Jean Mellard, de Porrentruy, qualifié de « bon architecte ». Il est chargé de construire la route en faisant sauter les rochers et en établissant deux ponts entre Moutier et Court pour la somme de 7 000 livres, payables entre la Saint-Martin 1746 et la Saint-Martin 1749.

Ce mode de financement explique pourquoi l'administration s'oppose à ce qu'une communauté passe un contrat avec une autre pour que cette dernière se charge des corvées de bras; elle mobiliserait ainsi les possibilités de financement réservées aux travaux spécifiques et risquerait d'engager des frais impossibles à assumer. C'est le problème que l'intendant d'Alsace avait rencontré en 1740, et qui l'avait obligé à promulguer une ordonnance interdisant la sous-traitance des corvées de bras, ordonnance que François Decker a soigneusement conservée dans ses papiers.

Ce système de financement à deux composantes, l'une proprement humaine, puisqu'il s'agit d'évaluer la force physique des communautés au foyer, près et l'autre financière, explique que les dossiers « Landstrassen » conservés aux Archives de l'Ancien Evêché de Bâle contiennent un nombre impressionnant de listes d'habitants des communautés avec leur état de fortune. Pour toute la durée du XVIII^e siècle, l'administration compte non seulement les hommes mais aussi le bétail, évaluant leur potentiel de travail en charrues et demi-charrues. Ainsi, le règlement établi pour la construction du grand chemin de la prévôté de Moutier-Grandval en 1746 précise que deux bœufs ou deux vaches comptent pour un cheval et que deux veuves valent un homme.

Technique de fabrication et d'entretien

On s'en souvient, François Decker possède le « Mémoire sur la disposition et règlement des ouvrages des Ponts et chaussées de la province d'Alsace », qui décrit aussi bien le système de travail que la construction des chemins. Il est d'ailleurs notable que les routes d'Alsace et de Franche-Comté soient aussi des routes empierrées et non pavées comme au nord de la France.

Un grand chemin, qui doit permettre des liaisons rapides entre les villes, possède deux caractéristiques essentielles: il doit être assez large pour que deux chariots puissent se croiser; il doit être hors d'eau.

Le travail commence par le piquetage, qui se fait le plus droit possible, les piquets donnant aussi la largeur de la route, soit 24 pieds du roi, c'est-à-dire 7,80 m environ. Au début du mois de septembre 1741, François Decker fait un rapport de ses activités de piquetage à Son Altesse. Les trajets entre Delémont et Develier, entre Boécourt et Glovelier ainsi qu'au dessus de Saulcy sont prêts. A Bellelay, il a fallu expliquer à Mr. l'abbé que le chemin qu'il avait commencé à faire n'était pas correct. Dans la Prévôté puis en Erguël, il a cheminé toute la se-

maine « le long des vieux et effroyables chemins, où quantité de piquets sont actuellement plantés ».

Les alignements prévus provoquant certains empiétements sur les propriétés riveraines, une ordonnance de mars 1742 prévoit que trois experts, un de la communauté concernée et deux venant des villages voisins, se prononceront sur le montant des dédommagements à accorder aux particuliers ou à la communauté ainsi expropriés.

Une directive de François Decker, datée du 11 octobre 1741, précise le déroulement du travail. Il s'agit tout d'abord, à l'extérieur des piquets, de creuser de chaque côté de la route des fossés qui doivent avoir 5 pieds de large (1,6 m) sur 2,5 pieds (0,8 m) de profond. La terre

Bibliographie

Archives de l'Ancien évêché de Bâle, Porrentruy: B 225, Ordonnances; B 232/ 1 à 7, Landstrassen.

Amweg, Gustave: Bibliographie du Jura bernois, ancien Evêché de Bâle, Porrentruy 1928, chap. 4, 21–60.

Amweg, Gustave: Tableaux des anciennes mesures du cidevant Mont-Terrible, comparées aux mesures républicaines. Dans: Annales de la société jurassienne d'émulation, 1929, 255–262.

Caron, François: Histoire des chemins de fer en France. T. 1, 1740–1883, Paris 1997.

Crevoisier, Clément: Le factotum des princes. Pierre-François Paris, architecte au service de l'administration princière. Mém. lic., Lausanne 2001, 16–19.

Crevoisier, Clément: L'entretien des routes de l'Evêché de Bâle sous Pierre-François Paris, Directeur des Ponts et chaussées. Dans: Lettre d'information du cercle d'études historiques de la Société jurassienne d'émulation 27, juin 2002, 3–10.

Demarez, Jean-Daniel: Répertoire archéologique du canton du Jura du I^{er} siècle avant J.-C. au VII^e siècle après J.-C. (Cahiers d'archéologie jurassienne 12). Porrentruy 2001.

Demarez, Jean-Daniel; Hecht, Yolanda; Helmig, Guido; Jud, Peter; Martin-Kilcher, Stefanie: Die Nordwestschweiz. Rings um die Rauriker. Dans: Philippe Curdy et al. (éd.), 60 BC–15 AD. D'Orgétoirix à Tibère. Actes du Colloque de l'Association pour l'archéologie romaine en Suisse, 2–3 novembre 1995, Porrentruy 1997, 85 ff.

Demarez, Jean-Daniel; Othenin-Girard, Blaise: Une chaussée romaine avec relais entre Alle et Porrentruy (Cahiers d'archéologie jurassienne 8). Porrentruy 1999.

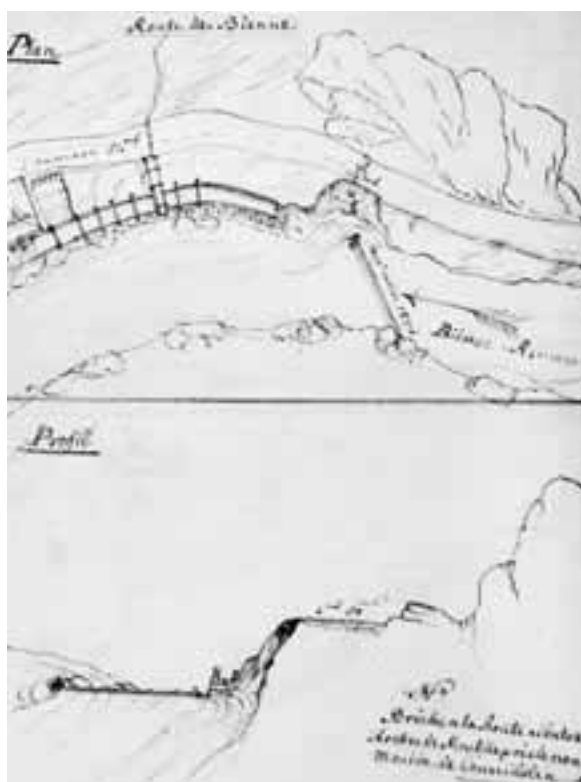
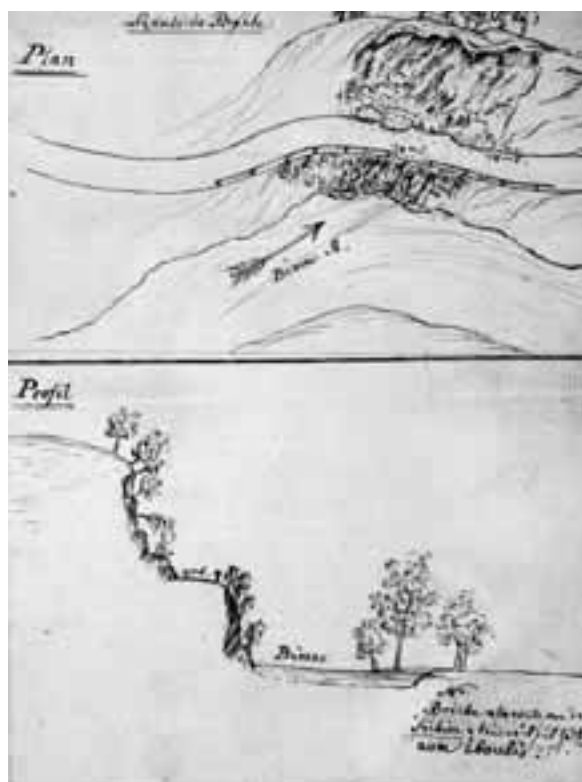
Gerber, Christophe: La route romaine transjurane de Pierre-Pertuis. Recherches sur le tracé romain entre le Plateau suisse et les bassins du Doubs et du Rhin. Bern 1997.

Juillerat, Claude; Schifferdecker, François: Guide archéologique du Jura et du Jura bernois. Porrentruy 1997.

Lepetit, Bernard: Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740–1840. Paris 1984.

Nouvelle histoire du Jura, Porrentruy 1984.

Vernus, Michel: La vie comtoise au temps de l'Ancien régime. Lons-le-Saunier 1983.



retirée lors de ce travail est jetée sur la chaussée et l'on aura soin de lui donner une forme bombée, de façon à procurer à la route son profil. Cette terre est recouverte de pavés, dit le texte, mais il s'agit plus vraisemblablement de pierres que de pavés taillés, puisque Decker précise qu'on peut utiliser les pierres trouvées lors du creusage des fossés. Ce lit de pierres doit avoir une épaisseur de 1,5 pieds (0,5 m) et une largeur de 18 pieds (6 m), de manière à laisser de chaque côté une berme de 3 pieds (0,9 m). « Ensuite de quoy, ce pavez serat rechargé de menus gravier sans aucuns mélanges de terres et de l'aipaisseur de huit pouces. » En cours de travaux, si besoin est, on placera des canalisations sous la chaussée pour assurer l'écoulement des eaux. Quant aux talus de soutènement, ils « auront une pente douce et feront la diagonalle d'un carez ». Enfin, lorsqu'il s'agira de franchir une rivière, le pont, « ayant dix-huit pieds entre les bords », sera en pierre (fig. 10, 11).

François Decker transmet ses directives à tous les conducteurs de chemins de l'Evêché, sans revenir ni sur la façon de faire, ni sur les dimensions. Il précisera toutefois, en 1746, que « l'on suivra les vieux chemins autant que faire se pourra, [...] et dans les endroits où l'on prend le vieux chemin pour base, il serat toutefois tourné avec art, et de façon que l'alignement ne soit point estropié ou défiguré ».

Fig. 13 (à gauche) : « Route de Basle: brèche à la route delà de Sohier », esquisse de l'inspecteur des routes, vers 1800–1803 (AAEB, AP 23/14).

Fig. 14 (à droite) : « Route de Bienne: Brèche à la route à l'entrée des Roches de Moutier, près le nouveau moulin de Courrendlin », vers 1800–1803 (AAEB, AP 23/14).

La fragilité des routes

La manière de construire ces routes, qui fait notamment que leur surface est moins résistante que celle d'un chemin pavé, est responsable de l'essentiel de leurs déformations. Une première trace de ce problème apparaît dans l'ordonnance sur les routes du mois de juin 1741. Les grands chemins étant plus larges que les autres, Son Altesse désire que ses sujets utilisent des chariots à timon, qui permettent de placer deux chevaux côte à côte, plutôt que des « limonures » avec des chevaux en flèche, placés l'un derrière l'autre. Avec un tel attelage, les chariots se suivent en passant au même endroit, créant de profondes ornières au sommet de la courbure du chemin, ce qu'une meilleure répartition des charges s'exerçant sur la route permettrait d'éviter : « Ordonnons par ces présentes qu'à l'avenir tous nos Sujets qui voudront mener des marchandises par lesdites chaussées, [...] de

quelque nature qu'elle puisse être, ayent à se servir de chariots à timon, pour ateler les chevaux doubles, c'est à dire l'un à côté de l'autre, et conserver par ce moyen les routes et chaussée dans un bon état, n'étant pas juste que par rapport à quelques voituriers qui voudroient, selon leur ancien train, ruiner derechef les chemins en se suivant les uns les autres dans la même ornière.» Les voituriers ont quatre semaines pour se conformer à cette ordonnance, sous la peine de 25 sous d'amende, et d'ores et déjà, ceux qui possèdent des chariots à timon doivent être favorisés par rapport aux autres. Concrètement, cette ordonnance est inapplicable. On s'en est bien rendu compte à l'Evêché puisque dans la marge de la minute, une exception a été ajoutée. Elle concerne les personnes « qui sans pratiquer nos chaussées ne se servent de la limonure que pour aller dans leurs bois et autres choses nécessaires pour leur propre usage ». Les Ponts et chaussées ne peuvent imposer, ni l'usage obligatoire du chariot à timon sur l'étendue de l'Evêché puisque tous les chemins ne permettent pas de faire passer deux chevaux de front, ni une rupture de charge, c'est-à-dire le transbordement du chargement d'un chariot lorsqu'on arrive sur un grand chemin. Cette ordonnance, inapplicable, sera renouvelée déjà au mois d'octobre 1741, puis en tous cas cinq fois jusqu'en 1787.

Quelques plaintes ont été conservées à ce sujet, telle celle des cabaretiers de la Prévôté de Moutier-Grandval qui, par l'intermédiaire de Conrad Briselance, cabaretier à Courrendlin, remontent très humblement à Son Altesse qu'en allant chercher du vin en Alsace, ils se sont vus « menacé par la ville de Lauffen de ne les plus laisser passer qu'ils n'ayent un timon au désir des ordres cy dessus et sous peine de dix livres d'amende, quoy que leurs chemins ne soient pas faits ». En 1747, la communauté d'Orvin fait remarquer qu'il est impossible de descendre jusqu'à Bienne autrement qu'avec une voiture à limon.

Mais la grande majorité des observations sur le mauvais état des chemins provient de l'administration elle-même, notamment des inspecteurs des chemins. Payés pour veiller à l'amélioration du système, il n'est dès lors pas étonnant qu'ils dénoncent le manque de travail des communautés, comme le fait Pierre-François Paris en décembre 1763: « La partie du grand chemin de Bâle, dont l'entretien tombe à la charge de la ville de Delémont, entre cette ville et le village de Sohyères, est depuis longtemps dans un très mauvais état. » Régulièrement, lors de ses tournées, Pierre-François Paris peut

constater la difficulté d'entretenir les grands chemins: ils doivent être régulièrement remblayés, la couverture de graviers est d'une grande fragilité et régulièrement abîmée par les transports, par le ruissellement de l'eau, un état accentué par le mauvais état des fossés. Ainsi, le long de la Birse, la route se trouve très souvent véritablement coincée entre la montagne et le ruisseau. Dès que les pluies sont un peu conséquentes, la route est rendue difficilement praticable, soit par des éboulements des talus de soutènement, soit par des rochers qui s'abattent sur elle (fig. 13, 14).

En réimprimant d'anciennes ordonnances et en introduisant des commentaires dans les nouvelles qu'ils publient, les princes évêques participent à ce discours. Joseph-Sigismond de Roggenbach, prince évêque depuis novembre 1782, rappelle dans un rescrit de décembre 1783 l'ordonnance de son prédécesseur, Frédéric de Wangen, fort mal observée et remarque que « les étrangers, qui sont obligés de traverser nos Etats, sont surpris que dans un pays si intéressé à favoriser le commerce de transmarchement, où les sujets sont si peu chargés, les chemins soient si mal entretenus ». Il en appelle donc à la mise en œuvre de cette ordonnance, avec obligation aux conducteurs de chemins d'apporter aux officiers un certificat de fin de travail.

Des fenêtres pour observer le passé

Les derniers 250 ans de l'histoire des voies de communication du Jura ne seront que brièvement évoqués. Cette époque est tout d'abord marquée par la domination française, après la chute de l'Evêché de Bâle en 1792, avant que le Congrès de Vienne de 1815 n'attribue le territoire au canton de Berne. Celui-ci détermine la politique routière jurassienne durant plus d'un siècle et demi. En 1872, Porrentruy est relié au réseau ferroviaire français, par Delle; cinq ans plus tard, par Delémont au réseau suisse. Cette liaison, aujourd'hui abandonnée côté français, devient un important couloir de transit qui, avant la Première Guerre mondiale, fait de Porrentruy la quatrième gare de marchandises de Suisse.

C'est le Jura indépendant qui écrit le chapitre le plus récent de l'histoire des voies de communication jurassiennes. Avec la « Transjurane » A 16, le nouveau canton obtient son raccordement au réseau des routes nationales. Les fouilles archéologiques effectuées sur les chantiers autoroutiers ont ouvert de provisoires « fenêtres sur le passé » qui apportent de précieuses informations sur les voies de communication les plus anciennes.

Les chemins de forge

Si le minerai de la vallée de Delémont semble avoir été exploité de tous temps, ce n'est qu'à partir du XVI^e siècle que nous avons des traces écrites de cette activité. Il y a deux raisons principales à cela. Tout d'abord, les princes évêques changent de stratégie en décidant d'exploiter eux-mêmes les mines au lieu de les affermer. Ensuite, en 1597, on découvre un riche filon de minerai à Montavon-Séprais, au moment même où les ateliers soleurois de Balsthal ferment faute de combustible.

En tant que seigneur, Jacques-Christophe Blarer de Wartensee, évêque de Bâle, contrôle les droits sur les mines, sur les eaux et l'exploitation des forêts. Il organise un système d'exploitation directe des mines de fer. En 1599, les forges d'Undervelier et la fonderie de Courrendlin sont mises en place. Sur la Birse et la Sorne, on bâtit les écluses qui permettent de contrôler le débit de l'eau nécessaire pour faire tourner les roues des engins. Une administration minière, installée dans une maison construite spécialement à Undervelier, est instaurée.

Elle est dirigée par un surintendant ou Bergvogt, qui est responsable des mines, de leur exploitation et du personnel, et qui supervise aussi l'exploitation des forêts. On estime que vers 1630, environ deux cents personnes travaillent pour les mines. Elles sont chargées de l'extraction du minerai, de la fabrication du charbon de bois, de l'entretien des routes et du traitement du minerai pour

une production avoisinant 400 tonnes de fer semi-ouvré et de fonte. La plus grande partie des ouvriers, estimée à 80 %, est occupée aux travaux forestiers et aux transports. C'est dire aussi que cette exploitation a eu un impact important sur l'environnement, confronté à l'exploitation minière d'une part et à la surexploitation des forêts d'autre part. Sur le terrain, il ne reste que peu de traces de ces bouleversements.

L'impact des changements introduits par Blarer de Wartensee est persistant. Avant l'ouverture du site d'Undervelier et Courrendlin, les forges sont affermées à des particuliers: en trente ans, de 1570 à 1600, la production est à peine doublée; en revanche, dès 1600, elle s'améliore nettement; en 1630, elle est cinq fois plus élevée qu'en 1570.

Bien sûr, les moyens et les techniques de travail se sont améliorés durant ce laps de temps. Les princes évêques y ont toujours veillé, notamment en consultant des Alsa-



Fig. 1 : Coupe de bois dans les forêts d'Undervelier. Illustration figurant dans un manuscrit traitant des mines du prince évêque, vers 1750 (AAEB, B 134/35).

ciens et des Allemands et en faisant venir des personnes qualifiées. Mais l'effort principal porte sur une nouvelle organisation de l'exploitation, verticale puisque tout repose dans les mains du prince évêque, du minerai à la barre de fer, et horizontale puisque le seigneur contrôle aussi l'énergie (bois et eau) nécessaire à cette production.

Une partie de la production est exportée vers la France via Bâle, tandis que l'autre partie est transformée sur place. Dès le début du XVII^e siècle, on fabrique les objets les plus divers, cloches, fonts baptismaux, poêles en fonte, petits canons, clous, fers à cheval, scies, haches, faux, etc. Dès 1637, durant les dix dernières années de la Guerre de Trente Ans, période où l'on manque de fer, la production est détournée par l'occupant suédois. En 1650, lorsque le prince évêque Béat-Imier de Ramstein récupère ses terres et ses biens, les forêts ont été surexploitées et les usines, mal entretenues, doivent être reconstruites. Malgré cela, les forges d'Undervelier, les fonderies de Courrendlin et la tirerie de fil de fer de Boujean près de Bienne restent sous l'Ancien Régime les centres industriels les plus importants de l'Evêché.

Les « chemins de forge »

Les contemporains désignent sous le nom de « chemins de forge » l'ensemble des voies concernées par l'exploitation du minerai, aussi bien son extraction, sa transformation dans les forges et ses voies d'exportation, que les accès aux forêts où l'on fabrique le charbon de bois. C'est bien sûr la route Glovelier-Delémont qui sert d'axe principal à ce réseau (fig. 1).

Un des premiers témoignages que nous avons trouvés concernant ces « chemins de forge » concerne un problème d'entretien. Le 12 mars 1666, Grandviller, le surintendant des forges d'Undervelier conclut un marché avec Pierre Ferrin, qui sera désormais chargé de nettoyer les « chemins de la forges » quatre fois par an pour la somme de 4 livres bâloises. A cette date, apparemment, l'entretien fait l'objet d'un contrat passé entre le représentant de Son Altesse et un particulier. Mais il semble que les choses ne sont pas restées en l'état, et très vite, les « chemins de forge » se retrouvent parmi les chemins à charge de la communauté, au titre des corvées puisque Son Altesse a fait valoir ses droits régaliens sur l'exploitation des forges et de leur environnement.

C'est ainsi que la communauté d'Undervelier est chargée aussi bien de l'entretien des « chemins de forge » que d'une portion du grand chemin de Bâle situé loin de chez elle, entre Delémont et Soyhières. La charge

est très lourde, et les représentants d'Undervelier ne manquent pas de le faire savoir, comme en 1722, quand la communauté est convoquée pour aller entretenir le chemin entre Delémont et Soyhières: « en quoy ils se trouvent constamment fort embarrassés à cause qu'ils sont desjas occupés continuellement pour courvoyer [travailler aux corvées] à raison des forges de S. A., dont ils sont les plus voisins ». L'entretien des grands chemins et celui des chemins de forge entrent en compétition puisque les mêmes hommes sont sollicités pour les deux tâches.

La communauté d'Undervelier en profite pour rappeler qu'il s'agit là d'un ancien problème, puisqu'en avril 1700, une commission l'avait déjà exemptée de l'entretien du grand chemin, par un acte dans lequel l'administration reconnaît clairement la charge de travail de la communauté: « Sur la requeste des ayants charge et habitants d'Undrevelier, l'on peut informer que véritablement ils sont chargés du maintien des chemins de la forge à Bellelay, qu'il faut actuellement rétablir estant impraticables, de mesme que de celui d'Undrevelier à Soulce, qui ne sont l'un et l'autre usités que pour voiturer, et les fers contre Bellelay et les charbons qui viennent depuis la Combe d'Undrevelier et Soulce à la forge. » La communauté d'Undervelier était donc sollicitée pour l'entretien des chemins de forge de sa région et de ceux de Bellelay, qui servent aussi bien à l'exploitation du minerai qu'au transport du bois. On comprend aisément qu'elle ait rechigné à l'entretien d'un canton situé sur la route de Delémont à Bâle.

La communauté de Bassecourt, sollicitée elle aussi en 1722 pour l'entretien d'un canton de grand chemin entre Delémont et Soyhières, est quant à elle chargée de l'entretien des chemins de forge qui permettent de conduire le minerai des mines de Séprais jusqu'à la forge d'Undervelier. Dès lors, elle fait humblement remarquer à son Altesse « que sans exagération, elle est plus chargée de courvées pour le maintien desdits chemins que la vallée entière ».

Les deux communautés sont appuyées dans leurs démarches auprès du prince par le châtelain de Delémont, Rinck de Baldenstein, et leur requête sera acceptée en Conseil.

Bibliographie

Archives de l'ancien évêché de Bâle, Porrentruy: Dossiers B 232/2 et B 232/3, Landstrassen.
Nouvelle histoire du Jura. Porrentruy, 1984.

La montée impressionnante jusqu'à la chapelle du Vorbourg

Sur les hauteurs de la capitale jurassienne, la ruine et la chapelle du Vorbourg marquent de leur présence le paysage delémontain. Au croisement de l'histoire, de la religion et de la modernité, les magnifiques chemins qui conduisent à ce site forment aujourd'hui encore une boucle très agréable à arpenter, en lisière de la zone urbaine de Delémont.

Le château du Vorbourg nous est connu depuis le X^e siècle, quand il appartenait aux comtes d'Eguisheim. Il est ensuite passé successivement aux mains des comtes de Soyhières (XII^e siècle), aux comtes de Ferrette (vers 1180), puis dans les mains du prince évêque (1271). Il a été le siège de la châtellenie de la Sorne jusqu'à une date inconnue. Le château et la chapelle ont été vendus comme biens nationaux en 1796. La ville de Delémont a acquis l'ensemble en 1822; il appartient maintenant à la Commune bourgeoise.

Le château inférieur, avec la chapelle, a été reconstruit entre 1150 et 1350. Ebranlé par le tremblement de terre de 1356, il a été détruit en 1356 avant d'être rebâti. A nouveau ravagé durant les Guerres de Souabe en 1499, il est abandonné définitivement dans le

courant du XVI^e siècle. Le château supérieur, probablement détruit lors du séisme de 1356, n'a pas été reconstruit.

La chapelle Notre-Dame-du-Vorbourg est un but de pèlerinage marial très populaire dans le Jura depuis le XVII^e siècle. Elle a été reconstruite en 1586 par le prince évêque Jacques-Christophe Blarer de Wartensee et consacrée à la Vierge à cette occasion. A côté de ses nombreux ex-voto, elle abrite une statue de la Vierge à l'Enfant, don du pharmacien soleurois Johann Viktor Scharpf, de Rheinfelden.

Le pasteur Théophile Rémy Frêne, lors de sa visite à la chapelle en 1785, nous en livre une description fort vivante: « Le lendemain 6^e vendredi, le matin, sans déjeuner, je m'acheminai contre la chapelle de Vorbourg. Le



Fig. 1 : Le château et la chapelle du Vorbourg à la fin du XVIII^e siècle. Gravure de Beat Fidel Anton Zurlauben, vers 1780–1788.



Fig. 2 (à gauche): Légèrement en retrait sur le talus amont, de nombreuses croix jalonnent ce chemin richement arboré en direction de la chapelle du Vorbourg.



Fig. 3 (à droite): Au terme du chemin de croix, on aboutit au Vorbourg avec sa chapelle et sa grande croix datée de 1866. En arrière plan, au sommet, se dessine la ruine de Bérédier.

chemin depuis Delemont est large, bordé d'arbres et de distance en distance de croix pour stations lors des processions que l'on fait de temps en temps de Delemont à ladite chapelle: en un mot, ce chemin, quoiqu'allant en montant, fait une belle promenade d'une petite demi-heure. L'hermitage ou chapelle de Vorbourg, que l'on voit depuis le grand chemin de Bâle, est situé dans un lieu élevé sur le bord d'un précipice; la Vue en est des plus pittoresque. Il consiste dans un reste assés bien conservé d'un antique Chateau adossé contre un rocher, dans la petite Eglise ayant derriere elle ce reste d'antiquité, et le logement de l'hermite ayant derriere soi l'Eglise et etant devant contre le chemin. Tous ces batimens sont contigus; à coté, au pied du rocher, est une belle fontaine. Le peu d'espace en devant entre les bati-

mens et le précipice est occupé par un petit jardin et une terrasse où sont trois grands crucifix de pierre, savoir Jesus et les deux brigands. Quelques cent pay plus haut est la vieille et haute Masure que l'on voit aussi depuis le chemin de Bâle. Je fus jusqu'au pied, conduit par l'hermite; l'accès en est fort difficile, parmi des broussailles sans sentier et toujours au bord de redoutables rochers et précipices. Des vestiges de batimens ou de murs qui se trouvent entre les Masures d'enhaut et d'embas semblent prouver que c'étoit tout un seul chateau, c'est à dire que celui qui étoit ou est aujourd'hui la Chapelle et celui qui étoit au dessus n'en faisoit qu'un. [...] Ce matin que j'étois là, il y vint des processions de plusieurs Villages voisins, ce qui m'arreta un peu plus que je n'eusse voulu. » (Fig. 1)

De Delémont au « Mexique »

Même si le paysage a quelque peu changé depuis l'époque du pasteur Frêne, ce chemin de pèlerinage a conservé son caractère de belle promenade. Celle-ci offre aujourd'hui une agréable boucle à partir du lieu-dit « Mexique », empruntant à la montée le chemin de croix, à la descente une allée d'arbres.

Au départ du noyau historique de Delémont, l'itinéraire quitte la « route de Bâle » par la « Place de la Foire » qui longe le rempart est de l'enceinte. En haut de la place, qui a la forme d'une très large rue bordée de grands arbres, le parcours s'engage dans la venelle de « Montcroix » avant de continuer sur « la route du Vorbourg ». Cette dernière, large de 4 m avec un trottoir de 1 m, remonte un quartier résidentiel. Même si la rue est fortement remaniée, le souci de conserver à la voie son caractère est perceptible. Ainsi, le côté occidental de la rue est ponctué, à intervalles plus ou moins réguliers, d'une série de croix taillées en calcaire blanc, récemment restaurées. Ces éléments votifs forment le départ du chemin de croix qui mène jusqu'à la chapelle du Vorbourg. Mais, sur cette portion de l'itinéraire, ils semblent être désormais plus décoratifs que contemplatifs car la plupart ont été déplacés pour les besoins de la zone d'habitation. Le flanc est de la rue a été récemment planté de jeunes arbres, dans une démarche d'embellissement qui cherche à recréer le caractère que cette voie possédait avant de s'urbaniser.

Plus en amont encore, à la hauteur du lieu-dit « Mexique », de nouvelles villas sont en construction. Ici aussi, la route est élargie, certaines croix sont provisoirement absentes et les vieux arbres abattus doivent être remplacés dès la fin du chantier. La fin de la zone d'habitation est clairement matérialisée par deux pierres de portail qui ouvrent sur la croisée de deux chemins historiques nettement mieux préservés.

Cette première partie de la voie d'accès à la chapelle du Vorbourg, qui correspond aujourd'hui à la sortie de la zone urbaine, est révélatrice de la difficulté qu'il y a à concilier le développement urbain avec la conservation du patrimoine routier traditionnel.

Le chemin de croix de la chapelle du Vorbourg

Au-delà du quartier résidentiel, le chemin de croix se poursuit, pour aboutir à la chapelle située sur un promontoire qui domine la route de Bâle. Dans un premier temps, le chemin remonte le coteau sud de la « Montagne de Bérédier », avant de s'engager dans le versant escarpé de la cluse. A ces deux topographies différentes correspondent deux aspects morphologiques traditionnels distincts, auxquels les croix de chemin donnent leur unité. Ainsi, la première partie de la montée depuis le « Mexique » se présente sous la forme d'une voie goudronnée, délimitée de part et d'autre par une allée continue de grands feuillus qui dominent des talus de terre en



Fig. 4: Solidement accrochée au piton rocheux, cette tour est une véritable invitation au voyage à travers le temps.

amont et en aval, d'une hauteur moyenne d'un mètre environ. Disposées à intervalle régulier au sommet du talus amont, les croix ne semblent pas avoir été déplacées (fig. 2).

Dès que le chemin de croix s'engage plein nord, le long du versant escarpé de la « Montagne de Bérédier », les talus sont renforcés par des murs de soutènement en pierre de taille élevés à une hauteur de deux mètres environ. Les croix, semblables aux précédentes, sont toujours alignées le long du talus amont. Lorsque l'on débouche sur le site de la chapelle, la vue sur la route de Bâle est imprenable. Une dernière croix, d'envergure nettement plus ample que les précédentes, marque l'extrémité de l'éperon rocheux nivelé (fig. 3).

De la chapelle au « Mexique » en passant par la ruine

Pour rejoindre la ruine du château en amont de la chapelle, il faut emprunter un sentier étroit qui se fraye un



Fig. 5 : Promenade royale à travers champ.
Delémont est au bout de la lorgnette.

passage au travers de rochers débités. Dans les parties les plus escarpées, quelques marches ont été taillées pour accroître la sécurité du cheminement. En haut du raidillon se dresse une tour circulaire partiellement effondrée, unique vestige visible du château. Le fortin est construit sur un petit promontoire, une position dominante permettant de surveiller la partie étroite de la cluse et donc le trafic de la route de Bâle située 200 m en contrebas (fig. 4).

Depuis le pied de la tour, un sentier descend à travers la forêt. Tout d'abord relativement étroit, bordé à l'ouest par de grandes falaises rocheuses, il s'ouvre rapidement pour déboucher à l'orée du bois. Là, une superbe allée arborée souligne le parcours à travers champs. Sur une longueur de 300 m environ, les arbres, plantés à intervalle régulier, forment une haute voûte aux contours indéfinis. Depuis l'amont, la perspective offerte par ce couloir naturel laisse entrevoir la plaine et la ville de De-

lémont. Havre de tranquillité qui incite à une lente déambulation, ce chemin majestueux dessine une légère courbe qui épouse le relief avec harmonie (fig. 5).

La descente entre les arbres se fait sur un cheminement essentiellement herbeux, même si, par endroits, des traces d'empierrement laissent supposer que, jadis, toute la surface était dotée d'un revêtement pierreux. Au bas d'un champ, l'allée arborée croise le chemin de croix. Le retour depuis le « Mexique » emprunte à nouveau la « rue du Vorbourg ». Après un second regard, peut-être que les contrastes entre tradition et modernité prennent un autre sens.

Cette belle promenade alterne entre le spectaculaire et la discrétion des éléments traditionnels. Nous emmenant sur les hauteurs de la ville, elle nous offre une perspective différente, propice à la réflexion, à la contemplation et à la détente.

Bibliographie

Frêne, Théophile Rémy : Journal de ma vie. T. 3, 1801–1802–1803. Porrentruy/Bienne 1994.

Autour de Saint-Ursanne

Même si le pont de Saint-Ursanne mérite que l'on s'y attarde plus que de raison, on peut se demander à quelles fins un si bel ouvrage a été construit. La meilleure façon de répondre à cette question est de plonger dans les archives avant de se chauffer convenablement pour partir à la recherche d'indices le long des anciennes voies du Clos-du-Doubs.

«**S**aint-Ursanne est au fond d'une vallée profonde où le Doubs lent coule sans faire de bruit. D'un côté le promontoire du Clos du Doubs; de l'autre, le massif des Rangiers au flanc duquel s'allonge la voie ferrée qui mène de Porrentruy à Delémont.» Telle est l'image que nous renvoie Gonzague de Reynold en 1914 à sa descente du train. Comme lui, il convient dans un premier temps de s'élever au-dessus du Clos-du-Doubs pour comprendre la configuration de cette entité topographique à part dans le canton du Jura. Depuis les nombreux panoramas qui s'offrent aux visiteurs, on peut voir une grande langue de

terre enclavée au nord, au sud et à l'est par la rivière, tandis qu'à l'ouest elle est délimitée par la frontière française. Véritable île aux contours arrondis, cette terre de pâturages et de forêts est partagée entre les villages de Montenol, Epauvillers, Epiquez et Soubey. Pour atteindre cette enclave, les points de passage historiques n'étaient pas nombreux à franchir le Doubs. Même si

Fig. 1 : Sobre et robuste à la fois, le pont de Saint-Ursanne est une image emblématique du Jura connue bien au-delà des frontières cantonales.



Fig. 2 : De puissants becs protègent les piles du pont de la force de l'eau et de la glace hivernale. Depuis 1731, la Statue de Saint-Jean Népomucène marque le milieu du pont.

un pont à Soubey et un autre à Ocourt sont attestés par l'Atlas topographique de la Suisse en 1871 et 1873, le point de franchissement principal est constitué par le pont de Saint-Jean Népomucène à Saint-Ursanne (fig. 1).

Le pont de Saint-Ursanne, un objet remarquable du patrimoine routier jurassien

Les sources mentionnent un pont sur le Doubs à Saint-Ursanne dès le début du XV^e siècle et la plus ancienne représentation connue d'un tel ouvrage remonte au dernier tiers du XVI^e siècle. Elle montre un pont entièrement en bois, avec une pile centrale, au même emplacement que le pont actuel. Au cours du mois de janvier 1670, les crues et la glace transportée par le Doubs emportent l'ouvrage. Les magistrats décident alors de le faire reconstruire en associant la pierre pour les trois piles au bois du tablier. Du mois de mars au mois de juin, Elias Huguenin, maître maçon et bourgeois de Saint-Ursanne, travaille à sa construction. Le pont terminé, il a fallu doubler les impôts pour payer les travaux !

Le pont actuel date du début du XVIII^e siècle. Les comptes de la ville du maître-bougeois Jean-Baptiste Migy pour l'année 1728, conservés aux archives de Saint-Ursanne, nous permettent de suivre l'avancement des travaux. Le 17 août 1728, la ville, la seigneurie et le chapitre de Saint-Ursanne passent un contrat avec Henry Brunet, maître-maçon, bourgeois de Saint-Ursanne « pour construire entièrement de pierre le pont sur le Doubs ». On envoie en premier lieu maître Brunet à Saint-Hippolyte, plus bas sur le cours du Doubs « pour prendre connaissance du pont qu'est bâti de pierre à cet endroit ».

Au début du mois d'octobre, des députés de la communauté se rendent à Porrentruy auprès du prince évêque Jean-Conrad de Reinach-Hirzbach afin d'obtenir le bois nécessaire à la construction des « cintres », c'est-à-dire la charpente permettant de monter les voûtes et d'appareiller les pierres en attendant qu'elles reçoivent leur clé de voûte. Dès la mi-octobre, on s'assure que les chemins d'accès au pont, par lesquels les pierres doivent arriver, sont en bon état; au mois de novembre, les pierres sont en suffisance pour commencer les travaux.



Le maître-maçon travaille à l'édification du pont durant toute l'année 1729; il demande son décompte final au mois de novembre, mais on le prie encore de paver le pont et de poser une croix à l'endroit qui lui sera indiqué. En 1731, l'événement central reçoit une statue de Saint-Jean Népomucène. Cette statue est offerte à la ville par un chanoine de la cathédrale de Bâle, Jean Münch de Münchenstein, le frère du châtelain de Saint-Ursanne. En mauvais état, la statue a été enlevée en 1971, placée au musée lapidaire de Saint-Ursanne et remplacée par une copie réalisée par l'artiste jurassien Laurent Boillat.

De dimensions généreuses et de bonne facture, le pont est scellé aux bâtiments historiques de la rive droite qui bordent la rivière. Pour l'atteindre depuis le noyau historique de Saint-Ursanne, il faut d'abord franchir une ouverture de trois mètres de large située au fond d'une petite venelle d'une vingtaine de mètres de long, qui possédait un pavement que l'on distingue sous le revêtement asphalté. Trois piles et quatre arches en plein cintre permettent de rallier la rive opposée et l'enclave topographique formée par la boucle du Doubs. Le pont possède une longueur totale de 45 m environ et une largeur moyenne de trois mètres entre les parapets; ici, des variations de près de dix centimètres sont perceptibles, certainement imputables aux déformations de la structure au cours du temps. Les deux parapets sont protégés



Fig. 3: Invitation à une promenade archéologique à l'intérieur du bois

par quelques bouteroues usés par le passage des véhicules. Le parapet amont est doté de trois niches ou renforcements triangulaires d'un mètre au-dessus des piles, un élargissement rendu possible par le prolongement en hauteur des avant-becs. C'est sur la pile centrale que se trouve la réplique de la statue de Saint-Jean Népomucène. La culée méridionale, massive, est ancrée sur le talus herbeux de la berge opposée. Les tympans en pierre de taille sont sobres, exempts de fioritures. Sans rénovation majeure, le pont de Saint-Ursanne a traversé les époques et affronté les nombreuses crues du Doubs (fig. 2). On imagine que, de part et d'autre du Doubs, les chemins qui mènent au pont sont à la hauteur de cet ouvrage exceptionnel, tant du point de vue de leur importance que de la substance traditionnelle.

Sur la rive droite, une voie remarquable

Plusieurs chemins historiques quittent Saint-Ursanne en direction de Porrentruy, d'Ocourt, du col des Rangiers et de la Caquerelle. Certains sont empruntés par les automobiles, d'autres par les randonneurs; les sentiers abandonnés sont plus rares. La voie la plus intéressante et la plus connue est celle qui conduit de Saint-Ursanne à Porrentruy par le col de Sur la Croix, souvent qualifiée de « voie antique ». Même si aucun élément fiable ne confirme l'antiquité de la voie, le chemin reste remarquable,

d'une richesse et d'une diversité exceptionnelle. Au départ de Saint-Ursanne, il emprunte un court instant la route en usage actuellement en direction du col de Sur la Croix. Au niveau du « Garde Fou », un simple chemin pédestre se sépare de la route goudronnée pour grimper en direction de la pâture et du bois situé en amont. De part et d'autre du sentier, plusieurs profils en creux, d'une profondeur d'un mètre environ, attestent une utilisation intensive du parcours. Plus haut, à la hauteur du « Parterre », d'autres profils en creux sont visibles. Vient ensuite la partie la plus spectaculaire, lorsque le chemin pénètre en zone de forêt à l'altitude de 600 m. Dès lors et jusqu'au col, le parcours emprunte principalement un véritable chemin creux, doté de talus latéraux pouvant atteindre deux mètres de hauteur. Par endroits, si l'on quitte le sentier principal, on remarque d'autres chemins creux parallèles. Même si le profil de ces voies est remarquable, l'atout majeur du cheminement est sans nul doute le revêtement redécouvert en 1944 sur le sentier principal. En effet, ce dernier présente un empiérement, voire un pavement, sur une largeur de plus de deux mètres. Pour le découvrir, il suffit de dégager l'humus forestier avec le talon pour révéler des pierres soigneusement disposées et incrustées dans le sol. Nul besoin d'être archéologue pour constater que certaines pierres possèdent des rainures qui servaient à guider les véhicules lors de l'ascension ou de la descente du col. C'est probablement à cause de ces rainures que le chemin a été considéré comme une voie antique (fig. 3). En l'état des recherches, il est difficile de savoir à partir de quand cette voie a été utilisée; en revanche, on sait qu'elle a été abandonnée par les véhicules attelés en 1863, date à laquelle a été ouvert le tracé de la route du col de Sur la Croix. Encore en usage aujourd'hui, cette route d'ingénieur représente une amélioration considérable du parcours grâce à ses lacets qui atténuent la pente.

Rive gauche, quatre villages enclavés

De l'autre côté du pont, sur « l'île du Clos-du-Doubs », aucun chemin ne tient la comparaison avec le chemin du col de Sur la Croix. Les cartes historiques ne permettent guère d'éclaircir la vocation de ce passage. La carte du département du Mont-Terrible, levée aux environs de



Fig. 4 (en haut) : Cette rupture de pente indique la présence d'un cheminement qui a été nivelé sur une largeur de deux mètres peu après la ramification qui conduit à Montenol.



Fig. 5 (en bas) : Paysage traditionnel quasi immuable en arrivant sur la chapelle de Montenol

1797, ne mentionne que le pont de Saint-Ursanne, et les localités de Montenol, Epauvillers, Epiquez et Soubey. L'ouvrage consigné comme « pont de pierre » ne possède pas de continuité matérialisée par un chemin ou un sentier qui relie les quatre villages. Des liaisons existaient très certainement mais elles n'étaient pas suffisamment importantes pour être reportées par les arpenteurs au service de la France. Des chemins ou voies carrossables apparaissent sur la rive gauche du Doubs à partir de 1819 sur la carte de l'ancien évêché de Bâle dessinée par Buchwalder, officier du génie de la Confédération helvétique.

Sur le terrain, les tracés historiques de la rive gauche sont cependant préservés et bien marqués. Ainsi, peu après le pont de Saint-Ursanne, une route goudronnée grimpe en direction du cimetière. Plus haut, elle dessert quelques habitations avant de se muer en un chemin abandonné qui remonte le long de la lisière du bois des « Envers ». Des talus ainsi que des fragments de cordons boisés témoignent de l'existence de cet ancien chemin. Il est dommage que le sentier pédestre parallèle n'emprunte pas le tracé historique, car il aurait été plus intéressant de réhabiliter cet ancien itinéraire beaucoup plus agréable à l'ombre des arbres, dont le parcours possède plus de caractère. A mi-pente, le chemin croise la route historique modernisée qui conduit vers Montenol et les autres villages. Son prolongement en direction de l'amont est matérialisé sur le terrain sous la forme d'une haie avant de se dédoubler en deux chemins creux parallèles. De grands hêtres surmontent par endroits les talus latéraux. En haut de la pente, une ramification conduit à Montenol tandis que la suite du chemin plonge vers Ravines (fig. 4, 5). Le parcours à flanc de coteau est agréablement délimité par des talus amont et de nombreux arbres. Avant Ravines, le cheminement longeait une magnifique allée arborée, malheureusement et inexplicablement abattue au cours de l'hiver 2002–2003.

D'autres cheminements existent sur la rive gauche non loin du pont, mais ils ont également subi des transformations importantes qui ont effacé leur caractère traditionnel. Ainsi, ni les archives, ni le terrain ne permettent d'expliquer pourquoi on a construit un ouvrage aussi important et aussi coûteux loin de tout axe de communication à longue portée. Pour le bétail, pour le prestige ? La question reste ouverte à ceux qui voudront percer le mystère du pont de Saint-Ursanne.

Bibliographie

Archives de la ville de Saint-Ursanne : Série des comptes.

Daucourt, Arthur : Dictionnaire historique des paroisses de l'ancien évêché de Bâle. Porrentruy 1904.

Migy-Studer, Leon : Le vieux pont sur le Doubs à Saint-Ursanne, 4 p. dactylographiées. Saint-Ursanne s. d.

Des chemins témoignent d'une activité industrielle disparue

Sur les pas des usiniers du Doubs

La profonde vallée du Doubs forme une entité topographique et culturelle à part dans le canton du Jura. Partagées entre la France à l'ouest et le canton de Neuchâtel au sud, les berges de la rivière ont été le théâtre d'une intense activité industrielle qui connut son apogée au milieu du XVII^e siècle.

Des usiniers, véritables pionniers de l'économie préindustrielle, exploitaient la force motrice de la rivière en édifiant rouages, canaux de dérivation et barrages. De ces installations, il ne reste aujourd'hui que des vestiges. Par contre, les chemins d'accès au bord du Doubs existent encore. Leur empreinte dans ces reliefs escarpés résonne comme un écho au pas des hommes et des bêtes qui les ont jadis arpentés.

L'or bleu du Doubs

Il aura fallu plusieurs millions d'années au Doubs pour creuser cette entaille de près de 400 m de profondeur à

travers les roches du Jurassique. Il en résulte aujourd'hui une gorge au fond de laquelle s'écoule une rivière puissante qui alterne entre rapides et eaux calmes. Le long des versants abrupts couverts de forêts, des falaises vertigineuses à la blancheur éclatante ponctuent le paysage. Depuis le rebord du plateau des Franches-Montagnes, le lit de la rivière semble impossible à atteindre (fig. 1). Et

Fig. 1 : Vue sur la vallée du Doubs depuis le rocher de l'Aigle. Difficile de s'imaginer qu'à l'intérieur du couvert végétal de nombreux sentiers jalonnent ces versants escarpés.





Fig. 2 (à gauche): L'accès au Moulin de la Mort emprunte une combe extrêmement raide.

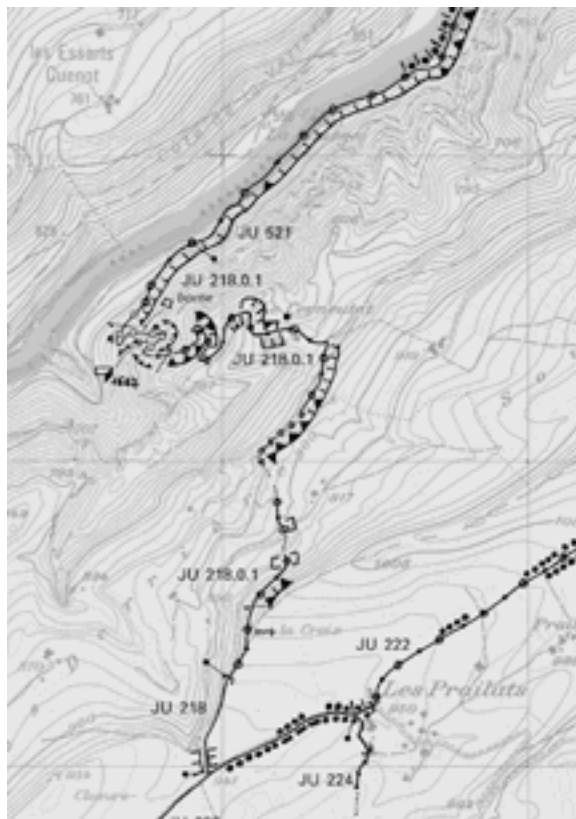


Fig. 3 (à droite): Extrait de la carte de terrain IVS. Il permet de saisir la richesse morphologique du chemin qui conduit au Moulin de La Bouège (pour la légende, se reporter à la dernière page).

pourtant, de nombreux sentiers et chemins construits témoignent encore d'une époque depuis longtemps révolue.

C'est à partir de 1530 que des pionniers s'installent au bord de la rivière pour en exploiter la force hydraulique, nettement plus intéressante que celle fournie par les maigres ruisseaux des plateaux. Cette énergie est utilisée « non seulement pour moudre ou décortiquer les céréales, mais aussi pour scier les troncs, piler l'écorce, battre le chanvre, écraser les graines oléagineuses, forger et laminier le fer, etc. » (R. Cop, 1987). Un nombre important d'usinières s'installent au bord du Doubs, aménagent une voie d'accès ainsi qu'un canal de dérivation pour faire tourner la roue à eau. La nature capricieuse de la vallée n'est cependant pas clémente. En plus de l'intense labeur, ces hommes doivent faire face à l'isolement, aux éboulements, aux crues et aux périodes d'étiage. Néanmoins, ces petites entreprises se dévelop-

pent et connaissent leur époque la plus florissante vers le milieu du XVII^e siècle. Des verreries et des forges sont également installées au fond de la vallée pour profiter de l'abondance de bois, combustible indispensable au fonctionnement des fourneaux. Coupés en amont, les arbres sont débités en troncs pour être jetés dans la rivière où le courant les porte à destination.

Les années 1800 sont marquées par des restructurations et marquent le début du déclin. Les minoteries, concurrencées par l'importation de froment de régions voisines ou plus éloignées sont les premières touchées. Les autres établissements utilisant l'énergie hydraulique atteignent un niveau d'équilibre quant à leur nombre. Certaines entreprises augmentent leur capacité de production pour répondre aux besoins d'une population qui s'accroît. Au cours de la même période, l'essor de l'industrie horlogère va détourner une partie des usinières grâce à des salaires plus attractifs. Vers la fin du XIX^e siècle, les bords du Doubs sont progressivement abandonnés. L'apparition de la machine à vapeur et de l'électricité permet désormais de transformer la matière première à proximité des lieux de production et de consommation. Cette belle épopée humaine nous a légué de nombreux vestiges et un formidable réseau de sentiers, pour le plus grand bonheur des randonneurs.

Un réseau de sentiers spectaculaires

La partie jurassienne des Côtes du Doubs n'a rien à envier à ses voisins car les voies d'accès sont multiples, variées et bien préservées pour certaines. En effet, si l'on considère les cartes de l'Atlas topographique Suisse (ATS 114 Biaufond, 1873; ATS 101 Saignelégier, 1879; ATS 100 Vautenaivre, 1873), entre Biaufond et Clairbief, on dénombre pas moins de quinze voies d'accès différentes qui partent du plateau des Franches-Montagnes en direction du fond de la vallée. Une bonne moitié est représentée par des sentiers ou des chemins muletiers qui descendent en ligne droite vers la rivière, formant parfois des lacets très serrés dans les pentes les plus raides. Quelques autres voies d'accès sont consignées comme étant des «chemins carrossables sans travaux d'art». La route de Saignelégier à Goumois figure en bonne place, signalée comme «route de 5 m et au-delà».

Sur le terrain, ces anciens chemins renferment de nombreux éléments traditionnels mais sont avant tout exemplaires par leur maîtrise de la topographie. Il ne faut pas oublier que ces voies, notamment les voies carrossables, ont été construites avec des moyens humains et financiers limités. Le terrain peu stable, la forte pente, les falaises rocheuses et les combes vertigineuses sont autant d'obstacles que ces usiniers du bord du Doubs ont surmonté avec brio (fig. 2).

Le moulin de La Bouège, une voie carrossable exemplaire

Sur 2,7 km de long pour un dénivelé de 400 m, le chemin d'accès à l'ancien moulin de La Bouège possède une richesse morphologique exceptionnelle. Dans le sens de la descente, au départ des Bois, ses qualités se manifestent essentiellement à partir du lieu-dit «Sur la Croix». Doté d'un parcours rectiligne dans la première partie de la descente jusqu'à la ferme de Cerneutat, il se mue ensuite en un tracé sinueux formé par sept lacets qui permettent d'atteindre le bord du Doubs (fig. 3).

Non loin du départ, marqué par une simple croix de bois, le tracé historique se présente sous la forme d'un sentier forestier, large de 2,5 m, doté d'un revêtement naturel composé de matériau meuble et d'un empierrement grossier. Sous l'humus, une première traverse constituée de pierres rectangulaires soigneusement disposées permet l'écoulement des eaux de ruissellement. Peu après, un talus mixte formé de roche et de matériau meuble délimite le flanc amont du chemin. Avant de



Fig. 4: Ce feuillu remarquable indique clairement la suite du tracé avant de rejoindre en aval la forêt qui recouvre les flancs escarpés des gorges du Doubs.

croiser un lacet de route asphaltée, le chemin de La Bouège s'inscrit dans un profil en creux défini par des talus de terre. Plus loin, la trace se perd quelque peu, bien que des restes de talus témoignent encore du parcours. Encore plus en aval, juste avant de pénétrer à nouveau dans une zone boisée à environ 880 m d'altitude, le parcours historique est discrètement situé 2 ou 3 m en amont d'une route de quatrième catégorie. Le chemin colonisé par des arbustes n'est plus emprunté mais demeure parfaitement visible grâce à un long talus rocheux de 1,5 m en amont. La voie possède une surface formée de terre et de pierres mêlées. Plus bas, le parcours historique est utilisé par un chemin de dévestiture, délimité en amont par un talus de matériau meuble. A la sortie du bois, en aval de la ferme du Cerneutat, un érable monumental précède un bref chemin creux (fig. 4).

A partir de l'altitude de 810 m, le parcours sinueux, d'une largeur de 2,5 m au minimum, est constamment délimité en amont par un talus essentiellement rocheux. Par endroits il s'inscrit également dans de légères por-

Fig. 5 : A peine visible depuis la voie, ce long mur de soutènement couvert de mousse est en bon état de conservation.



tions en creux. Le revêtement est en général composé d'un empierrement mêlé de terre. Cependant, dans les lacets ouvragés dans le flanc du versant, il est formé par des rochers nivelés. A l'extérieur des lacets, le talus rocheux amont peut atteindre une hauteur de 4 m environ, tandis qu'à l'intérieur, la pente est atténuée dans la courbe grâce à un rayon minimum de 5 ou 6 m.

Sur la courbe de niveau des 710 m, une seconde traverse de facture traditionnelle, semblable à la première, franchit la voie sur toute sa largeur. Ces constructions discrètes permettent de conclure que la largeur de la route n'a pas été modifiée récemment. On rencontre un troisième ouvrage du même type peu avant d'atteindre le bord de la rivière, mais il y en a probablement d'autres, demeurés invisibles en raison de l'épaisseur de la couche d'humus.

La partie la plus spectaculaire du chemin carrossable de La Bouège se trouve quelques mètres en amont du dernier lacet avant de longer la rivière, vers la courbe des 650 m. A cet endroit, un imposant mur de soutènement, en pierre de taille, d'une hauteur de 2 m en moyenne soutient le côté aval sur une longueur de 40 m environ (fig. 5). Au pied de ce mur se trouve une borne partiellement érodée, discrètement dissimulée dans la végétation. Elle semble marquer la limite territoriale entre les communes des Bois et du Noirmont. En face, à une quinzaine de mètres en amont de la voie, se trouve une seconde borne datée de 1857, appartenant probablement aussi à la même limite communale.

Sur le talus rocheux qui s'élève au-dessus de la voie se trouve gravée, à une hauteur de 2 m environ, la date

de 1662, dont on peut considérer qu'il s'agit de l'année de construction de la route. Passé le dernier virage, un autre mur de soutènement de 1 m de hauteur maintient la voie. Le talus rocheux devient de plus en plus meuble au fur et à mesure de la descente vers le Doubs. Le long de la rive, le tracé se poursuit jusqu'au moulin de La Bouège mais ne possède plus la même richesse morphologique.

De l'énergie hydraulique à la gestion des flux touristiques

Même si le chemin du moulin de La Bouège est exemplaire à plus d'un titre, de nombreuses autres voies d'accès aux rives de la rivière mériteraient d'être remises au goût du jour. Si l'on considère la vallée du Doubs dans son ensemble, au-delà des limites cantonales, toutes ces voies industrielles constituent un véritable réseau prêt à accueillir des randonneurs avides de culture et de nature préservée. De l'économie préindustrielle aux perspectives actuelles d'un tourisme doux, la vallée du Doubs est dotée de nombreux atouts qui ne sont pas encore valorisés. Chargées d'une identité forte, les voies léguées par les usiniers devraient être envisagées comme un trait d'union pour le projet du Parc Régional Naturel.

Bibliographie

Bodmer, Claude : Développement touristique et protection de la nature ; le cas de la vallée du Doubs. Université de Neuchâtel 1999.

Cop, Raoul : Moulins oubliés du Haut Jura Neuchâtelois. La Chaux-de-Fonds 1987.

Rapport du groupe de travail « Doubs ». Vallée du Doubs 1993.

Du chemin muletier à l'autoroute du XXI^e siècle

Le réseau des voies de communication a constamment été sujet à des transformations et des améliorations étroitement liées à l'accroissement des échanges et à l'évolution des techniques. Accélérateur du changement, l'avènement de l'automobile a entraîné une profonde mutation du paysage traditionnel. Dans le canton du Jura, la récente apparition d'une infrastructure autoroutière, nécessaire au désenclavement de la région, a provoqué une réorganisation du territoire et une nouvelle modification du paysage.

Depuis l'aube de l'humanité, l'homme se déplace, sur des distances parfois très longues. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, la plus grande partie de la population se déplace à pied, un mode de déplacement pour lequel il n'est pas nécessaire d'aménager des voies. Le cheval est pour une minorité un moyen de locomotion plus rapide et plus commode tant que le terrain ne devient pas trop escarpé.

Le problème du transport des marchandises est plus délicat, car il s'agit d'acheminer à moindres frais une grande quantité de biens. En l'absence de voies d'eau navigables, la seule option possible est le transport sur

terre ferme. Là, les déplacements sont tributaires de la topographie et des conditions climatiques. Ainsi, le transport des marchandises s'est longtemps limité au portage ou au roulage, qui exigent une typologie de voies différente.

Le portage est le moyen le plus simple et le plus économique. Les marchandises sont transportées par des bêtes telles que ânes, chevaux ou mulets, sur des voies peu aménagées, connues sous le nom de « chemins muletiers ». Ce type de chemin possède souvent un tracé rectiligne, se joue des fortes pentes et franchit les cours d'eau grâce à des gués.



Fig. 1 : Ce pont au sud de Courtedoux fut érigé par dessus le ruisseau du Creugenat transformé et maîtrisé aujourd'hui en déversoir occasionnel.

Fig. 2 : Mur de pierre calcaire appareillé, arborisation et route adaptée au trafic automobile entre Saignelégier et le Bémont



Le roulage implique l'emploi d'un véhicule avec un ou plusieurs essieux. Pour permettre la circulation des attelages, il faut des routes construites, avec une pente réduite et de larges courbes. De l'époque romaine jusqu'au XIX^e siècle, le roulage supplante progressivement le portage, d'abord en plaine et ensuite dans les zones de montagne. Pour supporter des véhicules de plus en plus lourds et de plus en plus rapides, les techniques de construction évoluent. Le relief et la topographie sont maîtrisés ; on taille des falaises, édifie des ponts et établit des chaussées. Grâce à des routes toujours plus solides, grâce aussi au chemin de fer, les temps de déplacement diminuent. Le canton du Jura n'a pas échappé à cette évolution, et son réseau routier emprunte encore aujourd'hui pour l'essentiel les routes d'ingénieur du XIX^e siècle, qui elles-mêmes se superposent à des parcours encore plus anciens dans les plaines et les vallées.

Le trafic motorisé

Avec l'arrivée de l'automobile, les voies carrossables sont progressivement recouvertes d'asphalte, les stations services remplacent les relais, et les maréchaux ferrants cèdent la place aux ateliers de mécanique. Le trafic motorisé, en augmentation constante depuis son apparition, change peu à peu la perception de l'espace et amène les autorités à réglementer et planifier les flux de véhicules. Il s'agit de réduire les temps de déplacement et de doter les régions d'une infrastructure routière moderne, une priorité pour le développement économique.

Le Jura est un des derniers cantons de Suisse à construire son réseau autoroutier et, comme partout ailleurs,

ce développement entraîne dans son sillage un bon nombre de changements positifs et négatifs.

Le relevé du terrain jurassien ou les transformations du paysage culturel

Face aux transformations rapides du paysage, la législation sur la protection de la nature et du patrimoine fixe des garde-fous en édictant des règles et en procédant à des inventaires tels que l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse. Loin de la vision sectorielle des cas d'application, l'établissement de l'Inventaire sur le terrain a permis de suivre au jour le jour les mutations du paysage engendrées par la construction de l'A 16, par les aménagements locaux et les initiatives privées. Ces observations effectuées pendant un an, au gré des relevés cartographiques, concernent l'ensemble du territoire cantonal.

Grâce aux relevés de terrain, les transformations des voies de communication peuvent être suivies sur une période de plus de 130 ans, en confrontant la situation actuelle à l'état consigné par les cartes historiques, notamment par les cartes de l'Atlas topographique de la Suisse. Ces relevés permettent par exemple de constater que certaines voies autrefois importantes, souvent dotées d'un bel ouvrage d'art, desservent aujourd'hui une simple route de quatrième classe. Le contraste est encore plus saisissant quand il s'agit d'un pont qui enjambe un cours d'eau désormais à sec (fig. 1).

Si les déclassements de voies sont nombreux, le cas que l'on rencontre le plus fréquemment dans le canton du Jura est celui d'un tracé ancien recouvert par une

route moderne. La plupart du temps, ces routes sont aujourd'hui dénuées de substance historique, en dehors de quelques croix routières. Néanmoins, certains tronçons de routes importantes possédaient encore lors des relevés de beaux éléments d'accompagnement tels que des allées d'arbres ou des murs de pierres. Même si leur aspect traditionnel est quelque peu dénaturé, ces éléments procurent aux voies modernes une dimension esthétique incontestable, appréciée des usagers de la route, tout en participant à leur intégration positive dans le paysage (fig. 2).

Trop souvent, malheureusement, ces éléments traditionnels sont sacrifiés au nom de la sécurité, notamment les arbres qui souvent bordent les routes établies au XIX^e siècle. Est-il vraiment nécessaire d'abattre des allées arborées entières comme ce fut le cas pour la montée du Col des Rangiers depuis Develier ? Sur cet axe récemment délesté par l'autoroute, n'y avait-il pas d'autre moyen pour inciter les usagers à plus de prudence ?

En dehors des routes à grand trafic aussi, le long des chemins de desserte agricole, l'arborisation et les revêtements naturels sont en diminution depuis une vingtaine d'années, comme l'attestent les plans d'ensemble au 10 000^e du canton du Jura mis à jour entre 1975 et 1985. De façon très localisée, ici ou là, des haies sont arrachées, des chemins goudronnés ou bétonnés (fig. 3). Souvent considérées comme des obstacles à une bonne exploitation du sol, créant de l'ombre aux cultures et empêchant le passage de véhicules de plus en plus larges, les lignes d'arbres sont abattues. L'idéal consiste en une arborisation maîtrisée, située derrière une barrière de sécurité.

L'autoroute A16 est sans conteste la plus grande construction routière du canton (fig. 4). Son tracé qui ondule à travers les vallées, traverse des montagnes et enjambe des vallons, a permis de mettre au jour d'importants vestiges archéologiques. La mise en place de cette infrastructure a également provoqué une réorganisation du territoire des communes traversées. Les nouveaux plans d'aménagement locaux, malgré les nombreuses études d'impact préalables, entraînent un remodelage du territoire qui s'éloigne de plus en plus de sa structure originelle et conduit à la perte d'éléments traditionnels.



Fig. 3 (en haut) : A l'ouest de Grandfontaine, ce chemin autrefois pourvu d'un revêtement naturel et d'une riche arborisation est sur le point d'être goudronné. Pour permettre le passage de gros engins comme la machine ci-dessus, la double haie arborée a été sérieusement rognée, voire complètement éliminée en certains endroits.

Fig. 4 (en bas) : Par delà du panneau, le viaduc de l'autoroute A16 croquera prochainement la route et la ligne du chemin de fer au sud de Delémont.

Ces quelques exemples de transformation du paysage semblent minimes à l'échelle locale, mais si l'on considère l'ensemble du territoire cantonal, la sonnette d'alarme doit être rapidement tirée. Maintenant que l'infrastructure autoroutière est quasiment terminée et que la fonctionnalité du territoire est optimisée, il devient urgent pour les autorités locales de mener une réflexion de fond sur les transformations récentes du patrimoine naturel et culturel jurassien. Sans politique précise et concertée, ce canton va vers un appauvrissement paysager certain.

Bibliographie

Pellegrini, Claudia : Evaluation esthétique du paysage (Géo-Regards 21). Neuchâtel 1991.

Croix, chapelles, bornes, arbres et autres marqueurs du paysage

A cent lieues d'une nostalgie passéiste, le chemin historique revêt une importance grandissante si l'on considère les modifications actuelles du territoire. Le protéger, c'est contribuer à la préservation d'un paysage naturel et culturel riche et diversifié.

Le chemin historique est un repère spatial et temporel dans la mémoire collective des populations riveraines, sur les cartes géographiques et sur le terrain. Pour débusquer une ancienne voie, on peut demander aux habitants du lieu quels sont les plus vieux chemins présents sur le territoire de leur commune. Solution riche en anecdotes, mais lente et de plus en plus imprécise à mesure que l'on remonte dans le temps.

La meilleure façon, éprouvée depuis plus de vingt ans par l'IVS, est de débiter la recherche par une étude approfondie de documents historiques, de plans, cartes anciennes et actuelles. Sans entrer dans le détail de la méthode, le travail préparatoire consiste à superposer cartes historiques et cartes topographiques actuelles, à l'échelle du 1 : 25 000^e pour les cartes nationales, ou encore au 1 : 10 000^e pour les plans d'ensemble, encore plus détaillés.

Les cartes historiques les plus anciennes ne se distinguent pas toujours par leur précision, mais souvent le nom des villages, hameaux ou lieux-dits permet de reconnaître des itinéraires. Dès le deuxième quart du XIX^e siècle, la cartographie de la Suisse au 1 : 100 000^e menée par le général Dufour, puis la publication de l'Atlas topographique de la Suisse au 1 : 25 000^e, la définition exacte du tracé des voies anciennes, qui existaient bien avant l'arrivée des automobiles, devient bien plus facile. En outre, chaque canton dispose d'archives cartographiques particulières, des sources qui sont bien entendu également exploitées. A cet égard, le Jura ne fait pas exception, la référence de base restant la première édition de l'Atlas

topographique de la Suisse dont les relevés ont été effectués sur le territoire de l'actuel canton pendant les années 1870.

Le terrain à l'épreuve

La deuxième étape, la plus exaltante, est de se rendre sur le terrain, pour reconnaître les voies anciennes soigneusement reportées sur un plan d'ensemble au 1:10 000^e. L'existence d'un chemin historique ainsi que son état se vérifie in situ. Parfois il est supprimé, parfois abandonné, parfois réutilisé, plus rarement on le retrouve dans sa



Fig. 1 : Profil d'un chemin creux à l'entrée du bois de La Metteneux, relique d'un ancien tracé partiellement abandonné par la Côte des Chermattes entre Undervelier et Saulcy

forme traditionnelle. Il arrive que les indications cartographiques soient maigres et il faut savoir identifier les multiples indices permettant de reconstituer le tracé historique : une empreinte dans un pâturage, un cordon boisé, un mur de pierre sèche ou une borne en pierre de taille sont des éléments traditionnels encore visibles qui attestent d'une utilisation ancienne (fig. 1 et 2).

Le travail d'inventaire s'attache également à répertorier les objets qui accompagnent la voie, tels que croix, fontaines, bornes, etc. La nature du revêtement ainsi que les éléments de délimitation tels que murs, arbres et talus sont aussi consignés. L'ensemble de ces données, mises au net, est reporté sur une carte topographique au 1:25 000^e au moyen de signes conventionnels spécifiques à l'IVS. L'Inventaire ne répond pas uniquement aux besoins de la recherche historique. Il constitue également un outil très utile pour la planification et l'aménagement du territoire, en raison de l'importance culturelle, patrimoniale et paysagère des chemins historiques.

Les pierres

Si les routes modernes possèdent leur cortège de stations service, glissières de sécurité et panneaux de si-

gnalisation, les voies historiques étaient elles aussi jalonnées de nombreux objets. Bornes, pierres de portail ou pierres de distance, les pierres taillées font certainement partie des éléments que l'on rencontre le plus souvent en relation avec un chemin historique.

Marqueurs territoriaux, les bornes indiquent le passage d'une limite ou d'une frontière. Le canton du Jura en possède une grande quantité encore visible le long des anciens tracés. Sur la frontière avec la France, on rencontre des bornes frontière datées de 1817, toutes taillées sur le même modèle. A Clairbief subsiste une borne datée de 1747. Les pierres de portail sont également nombreuses, notamment dans le district des Franches-Montagnes. Le plus souvent, ce sont de grandes pierres calcaires de forme rectangulaire, grossièrement taillées. Parfois des encoches ou des trous ont été percés pour y placer une simple barrière en bois. Quand les murs de pierre sèche ont disparu ou se sont effondrés, les pierres de portail auxquels ils étaient accolés sont les derniers témoins visibles d'une limite de pâture ou du passage d'un chemin.

Les pierres dont la relation avec les voies historiques est la plus étroite sont les pierres de distance. Soigneusement taillées dans un bloc de calcaire exempt de fissures, le socle surmonté d'un corps rectangulaire terminé par une pyramide à quatre faces, elles sont disposées le long des axes importants du canton pour indiquer la distance en lieues de Berne (fig. 3). Aujourd'hui, dans la plupart des cas, ces pierres se trouvent encore à leur emplacement d'origine, même si certaines ont été légèrement déplacées à la faveur d'un élargissement de la route. On les rencontre au bord des routes cantonales modernisées au départ de Porrentruy et de Delémont. Ces pierres de distance montrent que dans le canton du Jura, beaucoup de routes à grand trafic parmi les plus modernes ne font en fait que reprendre le tracé d'une voie historique bien plus ancienne.



Fig. 2 : Le long de l'ancienne route entre St-Brais et Saulcy, sur un tronçon aujourd'hui disparu, on trouve cette roue encore bien visible de l'ancien moulin de Bollement. L'édifice est attesté sur l'Atlas topographique de la Suisse feuille 103 « Undervelier » de 1871 sous le nom de « Moulin de Bollman », en bordure de la voie, en amont du Tabeillon.

Fig. 3 : Les pierres de distance sont souvent l'objet d'un soin particulier comme en témoigne la restauration récente de cet exemplaire à Develier qui indique : « XVIII lieues de Berne ».

Croix, chapelles et églises

Éléments du paysage routier traditionnel, les emblèmes religieux – anciens ou plus récents – sont nombreux dans ce canton de confession catholique. Les croix de facture traditionnelle sont la plupart du temps taillées dans un solide calcaire. D'aspect sobre, parfois datées, elles possèdent peu de fioritures. Plus rares sont les croix en fer forgé, plantées sur un socle en pierre calcaire, ou encore les croix dorées ou argentées. Disposées le long des voies, à la croisée des chemins, sur un monticule ou un sommet, les croix ont une forte dimension symbolique, protégeant le voyageur tout en lui servant de point de repère.

Les chapelles sont encore plus visibles de loin, surtout si elles se trouvent à l'extérieur d'une localité. Elles sont relativement nombreuses et très bien conservées car la plupart ont fait l'objet d'une restauration. Leur position dominante et leur architecture à la fois solide et élancée s'intègre avec harmonie dans le paysage (fig. 4). Au milieu du village, les églises sont un lieu de convergence de la vie sociale et spirituelle de la paroisse, où l'on se rendait depuis loin à la ronde. À l'origine, l'église était aussi le bâtiment le plus élevé. Visible de loin, le clocher servait d'azimut pour les colporteurs et voyageurs, et sa position dominante est utilisée comme point de triangulation pour des levées topographiques plus précises à partir du XIX^e siècle.

La toponymie du Jura nous confirme largement que les objets religieux possédaient un ancrage territorial de premier ordre. Il serait intéressant de dénombrer tous les lieux-dits comme Sur la Croix, Derrière l'Eglise ... sur les cartes nationales ou sur les plans d'ensemble au 1:10 000^e, sans oublier les toponymes en patois.

Les fontaines

Élément profane, la fontaine était aussi un lieu de rassemblement au cœur de la vie villageoise (fig. 5). Avant l'apparition de l'eau courante dans les foyers, l'eau domestique était puisée quotidiennement au goulot. Le bétail venait s'abreuver deux fois par jour dans le premier bassin, tandis que les suivants étaient réservés aux tâches qui souillent l'eau comme la lessive ou le rinçage des peaux, quand celui-ci n'était pas interdit. Au printemps,



les outils étaient trempés pour dilater les manches en bois dans leur support. Indispensable en cas d'incendie, la fontaine alimentait d'abord les seaux qui passaient de main en main le long d'une chaîne humaine, avant l'apparition des seringues portatives et pompes à bras mobiles. En raison de ces multiples fonctions, l'approvisionnement en eau de la fontaine a toujours été l'objet d'une grande attention.

Les premières fontaines, souvent construites dans un tronc évidé, avaient avant tout une fonction utilitaire. L'apparition des bassins de pierre, plus solides, est un signe de prospérité. En effet, la taille et l'acheminement d'un tel objet n'est pas une mince entreprise. La fabrication d'un bassin de pierre est affaire de spécialistes, qui savent reconnaître le bon bloc de rocher à débiter et évier sur place, à la carrière. Mais le plus délicat est sans doute l'acheminement du bassin grossièrement taillé jusqu'à son emplacement définitif. Souvent trop lourd pour être chargé sur un char, le bassin est roulé sur des rondins de bois. La moindre chute risque de le fendre et de réduire le travail à néant. Certaines fontaines de plus grande dimension sont constituées par plusieurs blocs de pierre assemblés entre eux par de solides agrafes tandis que le pourtour est cerclé ou encadré par de belles pièces de ferronnerie. Ces fontaines là sont encore plus



Fig. 4: Chapelle à La Bosse placée sous la protection de la Confédération depuis 1975. Située au carrefour de deux chemins historiques encore en usage, l'édifice est un puissant marqueur paysager.

prestigieuses, de véritables œuvres d'art. Parfois, une statue ou une figure emblématique surmonte une chèvre souvent située au centre du bassin. Delémont et Porrentruy possèdent de telles réalisations.

L'arborisation des voies historiques

Arbre isolé, haies, allées ou alignements arborés sont autant d'éléments végétaux que l'on rencontre le long des voies historiques du Jura. La question de l'arborisation des routes et des campagnes est étroitement liée aux sensibilités dominantes d'une région ou d'une époque. Ainsi, jusqu'au XVIII^e siècle, la population en général ne vouait pas d'amour particulier aux arbres, considérés uniquement sous leur aspect utilitaire. En dehors de certains individus isolés présents dans les villages, les populations locales ne voyaient aucun intérêt à replanter des arbres sur des terres défrichées à grand peine. Seuls les arbres de rente étaient tolérés pour autant qu'ils ne portent pas trop d'ombre aux cultures. Au cours du XVIII^e

siècle, les questions esthétiques touchant à l'embellissement des campagnes résonnent comme un écho à l'exploitation intensive des forêts. L'industrialisation naissante de la société entraîne dans son sillage les prémices d'un nouveau rapport avec la nature.

Les Français ont été les premiers à planter des ormes le long des grandes routes. Ces arbres procuraient de l'ombre aux troupes et servaient aussi à fabriquer des affûts de canons. Plus tard, les ingénieurs des Ponts et chaussées de Louis XIV font des routes françaises un modèle pour toute l'Europe. En plus de leur utilité militaire, les essences sont choisies pour leurs qualités esthétiques et techniques. L'arborisation des voies royales devient alors un symbole de prestige; les allées soulignent et séparent clairement l'espace destiné à la voie du pays qu'elles traversent. Les racines des arbres s'avèrent également très utiles pour stabiliser les talus latéraux et drainer des sols trop humides. Ainsi, quand l'arbre existe en dehors de la forêt, il structure l'espace et crée la dimension verticale. En rangée ou en allée, l'arborisation des campagnes rythme le paysage, dessine des accroches visuelles et souligne le modelé topographique en créant des perspectives et des points de fuite. Les arbres isolés ou en groupe embellissent également les plaines à cultures intensives et les pâturages défrichés. Placés dans



Fig. 5: Cette fontaine traditionnelle à l'aspect sobre est disposée au cœur du village de Chevenez.

une position dominante, visibles loin alentour, ils sont des marqueurs du paysage routier traditionnel. Parfois, le seul témoin encore debout d'une ancienne voie ou intersection est un arbre. Très utiles autrefois pour les voyageurs et colporteurs, les arbres seuls ou alignés ont aussi contribué à l'identification de certains tracés historiques abandonnés en permettant un relevé précis à travers les pâturages ou le long des champs. Bien souvent, les arbres et surtout les haies sont plus jeunes que la voie qu'ils délimitent. Même si ces éléments ont été replantés, ils sont consignés sur les cartes de l'inventaire car ils contribuent à former l'aspect traditionnel de l'ensemble de la voie.

En plus d'une fonction paysagère incontestable, l'arborisation des routes et des chemins contribue actuellement grandement à préserver la diversité biologique (fig. 6). Les rangées d'arbres et les haies vives mises en réseau avec les murs de pierre sèche forment de véritables couloirs qui permettent à la faune de se déplacer avec plus de sécurité qu'en terrain découvert. Haies et arbres servent également de garde-manger et de lieu de nidification pour un bon nombre d'espèces animales. La présence d'une essence plutôt que d'une autre favorise

le développement différencié de plantes, fleurs et champignons. Dans le même ordre d'idées, un chemin doté d'un revêtement naturel, délimité d'un côté par la forêt et de l'autre par un cordon boisé possède une valeur écologique de première importance. Ce bourrelet forestier forme un espace frontière permettant l'épanouissement de nombreuses espèces végétales que l'on ne retrouve pas à l'intérieur de la futaie.

Pierre sèche, pierre de taille et mortier

À côté de l'arborisation, le parcours de certaines voies historiques est également délimité par des murs de facture traditionnelle. En pierre sèche dans les pâturages et à travers champs, jointoyés pour plus de stabilité dans les villages, les murs sont partie intégrante du patrimoine jurassien. Parfois murs de délimitation ou murs de soutènement, ils soulignent les tracés et permettent de maintenir le passage de la voie dans des endroits instables ou escarpés.

Les plus célèbres et aussi les plus fragiles sont sans nul doute les murs en pierre sèche que l'on rencontre dans les Franches-Montagnes et dans les zones d'élevage. Au départ, ils ont été édifiés pour débarrasser le sol nouvellement défriché des pierres calcaires qui le jonchaient. Alignés soigneusement, ces empilement de pierres sélectionnées permettaient de séparer les pâtures les unes des autres. Le Chemin des Princes-Evêques qui passe par le Fond des Charmattes au sud-est de Saignelégier constitue certainement le plus bel exemple de voie historique encadrée de part et d'autre par des murs de pierre sèche. Dans cet exemple, la valeur paysagère de la voie est incontestable, car les pâturages adjacents ne sont pas boisés (fig. 7, 8). Dans certains cas, des murs qui semblent montés en pierres sèches sont en réalité consolidés par un ciment ou un mortier. Leur aspect traditionnel est alors quelque peu dénaturé, mais ils présentent l'avantage d'être plus solides et nécessitent moins d'entretien. Quelques exemples sont visibles le long de la route cantonale entre Le Bémont et Saignelégier. Ailleurs, notamment en forêt, les murs en pierre sèche se dégradent rapidement sous l'action des racines des arbres, des intempéries et des variations de température. Ils doivent être régulièrement entretenus et remontés, sous peine de disparaître lentement sous l'humus. La

construction et la rénovation des murs de pierre sèche représentent un savoir-faire qui s'est quelque peu perdu. Pourtant, cette technique particulière est une histoire qui remonte à la colonisation des Franches-Montagnes. Des actions ponctuelles ont tout de même été menées ces dernières années pour reconstruire des murs dans le pur respect de la tradition.

A côté de la pierre calcaire sèche, on trouve dans le canton d'autres types de murs de facture traditionnelle. Il serait fastidieux de les énumérer tous, mais il convient de citer les murs de soutènement avec ou sans ciment, en pierre de taille, qui remplissent une fonction technique capitale. En effet, dès que le tracé d'une voie s'accroche au flanc d'un versant escarpé ou peu stabilisé, les murs de soutènement maintiennent les talus latéraux en place. Du côté amont, ils évitent que le matériau meuble du talus ne vienne encombrer la chaussée lors de fortes pluies, tandis qu'en aval, ils supportent les accotements de la voie. Les murs de soutènement de facture traditionnelle sont parfois des constructions très discrètes qui ont traversé le temps en se couvrant de mousses. Leur présence procure du caractère au cheminement et ils sont de bons indicateurs pour déterminer si la voie a été élargie ultérieurement.



Pavement, empierrement, matériau meuble et goudron

L'examen attentif du revêtement peut aussi dans certains cas révéler des élargissements de la chaussée. Le matériau utilisé en surface est une bonne indication du soin apporté lors de la construction ou de la rénovation d'une voie. Dans la logique de la protection du patrimoine, un chemin pavé, doté de surcroît de rainures, possède sans conteste la plus grande valeur, car dans ce cas, la part de travail humain est particulièrement grande. Les pierres carrées ou rectangulaires doivent être sélectionnées et disposées avec soin. Les ornières taillées, plutôt rares, se rencontrent surtout dans les passages raides ou délicats à franchir. Ces entailles d'une largeur inférieure à 10 cm permettent de guider les roues des chariots. A la descente, elles empêchent le véhicule de passer devant les bêtes, tandis qu'à la montée elles réduisent les frottements et allègent l'effort de traction.

L'étude minutieuse des rainures permet de situer une voie dans le temps, en fonction de l'écartement mesuré entre les deux ornières. En effet, avec l'évolution des techniques la largeur des essieux a varié au cours des siècles. Evidemment, cela implique de connaître la typologie des véhicules en usage dans une région donnée à différentes époques, mais cela signifie aussi que, contrairement à ce que l'on a longtemps cru, les voies à rainures ne sont pas forcément romaines, mais peuvent avoir été établies bien plus tard. Entre Saint-Ursanne et le lieu-dit Sur la Croix un bel exemple de voie pavée à rainures est encore visible sous la couche superficielle d'humus forestier (voir p. 29).

Les voies empierrées possèdent également une valeur élevée. Moins prestigieuses que les précédentes, elles se rencontrent plus fréquemment sur les chemins forestiers qui ont été épargnés par les lourds débardeurs. L'empierrement est formé d'éclats de roche locale disposés avec soin. La surface devient ainsi plus ferme, moins boueuse et facilite un roulement moins dispendieux en énergie pour les bêtes. Les chemins empierrés sont plus rares dans les plaines agricoles où un bon nombre de sentiers historiques servent aujourd'hui de dévotions. Actuellement, ces chemins sont recouverts de gravillons industriels, dans le meilleur des cas.

Fig. 6: Au Bois Rebetez-Dessous, ce chemin large de 2,5 m possède une valeur paysagère et biologique de premier ordre en raison de l'arbo-risation qui délimite la voie de chaque côté.



Le matériau meuble, à savoir la couche superficielle du sol, est le type de revêtement naturel que l'on rencontre le plus fréquemment le long d'anciennes voies empruntées essentiellement à pied ou avec des mulets. Lorsque le cheminement se fait à plat, et que le layon est encore en usage, pour les besoins du tourisme pédestre par exemple, le tracé est visible par son absence de couverture végétale. A travers champs et pâturages, le cheminement se fait la plupart du temps sur une surface herbeuse. Dès que le parcours s'inscrit dans une légère pente, le chemin s'imprime parfois dans le terrain, même s'il est abandonné depuis longtemps. En effet, ces chemins creux ont été créés par le passage répété des hommes et des bêtes de somme, jusqu'à atteindre une certaine profondeur. A chaque pas, une partie infime de sol est soulevée, entraînée en aval lors des pluies. A partir de la formation d'un léger profil en creux, l'eau de ruissellement désormais canalisée devient à son tour un facteur d'érosion. La fine couche de sol déposée sur une roche mère calcaire, dans les parties montagneuses du canton du Jura, ne permet pas des profils en creux spectaculaires en comparaison avec le plateau suisse couvert de molasse. Lorsque les talus latéraux dépassent une

Fig. 7 et 8 : Véritable invitation à la promenade, les murs de pierre sèche du chemin des Princes-Evêques au sud-est de Saignelégier soulignent discrètement le modelé de ce fond de vallon.

hauteur de environ 1,5 m, on peut considérer l'objet comme exceptionnel. En dehors de la fascination qu'exercent les chemins creux ou muletiers, ces voies historiques sont les derniers témoins d'un mode de transport révolu depuis longtemps, le portage.

Des trésors culturels, paysager et biologiques

Pas toujours identifiable au premier coup d'œil, souvent difficile à dater avec précision, la voie historique possède des caractéristiques propres qui la distinguent d'une route ou d'un chemin récents. Repère culturel et spatial, elle fait partie du territoire vécu des populations qui la côtoient et qui l'empruntent. Support de l'histoire locale, ce témoin visible du passé porte en lui le sceau de l'identité de la communauté. En contraste avec la modernité, les anciens tracés participent au maintien de la diversité biologique et sont les garants du paysage traditionnel de la campagne jurassienne.

L'inventaire

Depuis les années soixante du XX^e siècle, notre paysage culturel est soumis à des transformations extrêmes. Les constructions, publiques et privées, ainsi que les infrastructures mises en place pour satisfaire les besoins de mobilité toujours plus grands de notre société ont tout particulièrement touché les dimensions les plus fines du paysage, et fait disparaître de nombreux chemins historiques.

C'est dans ce contexte que la Confédération a décidé de faire établir l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS. Les objectifs de l'IVS ne se limitent toutefois pas à des tâches d'aménagement du territoire au sens strict.



Un inventaire unique au monde

L'IVS établit un état des lieux des voies de communication historiques de la Suisse dignes de protection, et de leurs éléments d'accompagnement. Cet inventaire fédéral au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN) est unique au monde. Au-delà du rôle que lui confère la loi, il offre de multiples possibilités d'application dans les domaines les plus divers : aménagement du territoire, protection du patrimoine, sauvegarde du paysage, tourisme et recherche.

L'IVS a été élaboré sur mandat de la confédération. Le travail complet d'inventorisation de l'ensemble de la Suisse a été achevé fin 2003, après vingt ans d'efforts. Après la consultation dans les cantons, le Conseil fédéral mettra en vigueur l'IVS.

L'IVS poursuit différents objectifs :

- Il constitue pour les services de la Confédération un instrument contraignant et est à la disposition des cantons et des communes comme aide à la décision pour les questions de planification.
- Il offre de précieuses bases pour le développement du tourisme doux. Les chemins historiques sont aussi amenés à jouer un rôle particulier dans le réseau des chemins pédestres et de randonnée.
- Il constitue la base d'une large activité de recherche scientifique dans des domaines tels que l'histoire du trafic et l'étude de la mobilité.

La méthode et le produit

Pour les inventaires établis selon l'art. 5 LPN, la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine prescrit la classification des objets dans l'une des trois catégories d'importance nationale, régionale et locale. Cette classification est effectuée d'une part en fonction du rôle historique de communication d'une voie, d'autre part d'après sa substance morphologique, c'est-à-dire les traces historiques encore visibles dans le terrain. Seules les voies de communication historiques d'importance nationale trouvent place dans l'inventaire fédéral.

L'Atlas topographique de la Suisse, plus connu sous le nom de « carte Siegfried », établi à la fin du XIX^e siècle,

sert de limite temporelle pour la définition des voies prises en considération par l'inventaire.

Après une analyse sélective, tout à fait distincte de la classification LPN qui intervient plus tard, le réseau de voies historiques répertorié par cet ensemble de cartes est parcouru sur le terrain et il est procédé à un relevé systématique de la substance historique encore présente.

Ce relevé constitue la base de la *carte de terrain*, qui forme une partie de la documentation IVS. A l'aide de travaux historiques, de cartes anciennes et de documents iconographiques, la fonction de communication de chaque voie est documentée et évaluée. La recherche historique et les résultats du relevé de terrain sont consignés dans la *partie descriptive* de la documentation IVS. Ensemble, ils permettent d'établir la classification LPN de chaque voie de communication, qui est répertoriée cartographiquement dans la *carte d'inventaire*.

L'IVS dans le canton du Jura

Les travaux de documentation pour l'Inventaire des voies de communication historiques du canton du Jura ont été achevés en été 2003 pour ce qui concerne les voies d'importance nationale.

L'Inventaire du canton du Jura a été élaboré par Antoine Glaenger, historien, qui s'est occupé de la recherche historique de la documentation, et de Claude Bodmer, géographe, qui a récolté les données du terrain. Ils ont bénéficié du précieux soutien des Archives de l'ancien Evêché de Bâle à Porrentruy et de la Section d'Archéologie de l'Office de la culture de la République et Canton du Jura.

- 7** Porrentruy—Delle F
- 8** Delémont—Les Rangiers—Porrentruy
- 108** Saint-Ursanne, Pont sur le Doubs
- 218.0.1** Sur la Croix—La Bouège
- 233.0.1** Fond des Charmettes—Sous la Neuve Vie
- 356.0.2** Le Mexique—Ruine de Vorbourg

Les itinéraires en bleu ont une valeur nationale en raison de la substance historique préservée.



