

LES ROUTES ET LES CHEMINS DU PAYS DE MONTBELIARD ET DE L'ANCIEN EVECHE DE BALE (1793 – 1815).

Par Jean-Michel GUILLET

A ma mère Andrée GUILLET (1941 – 2005)

INTRODUCTION

A l'époque moderne, l'espace est surabondant : il est à la fois un avantage, un facteur de richesse et un obstacle. Les fleuves et les canaux sont utilisés, dès que cela est possible. Ainsi, les arbres nécessaires à la construction de la charpente du collège sont conduits à Montbéliard par flottaison depuis la région de Saint-Hippolyte jusqu'à Voujeaucourt et, peut-être jusqu'à la ville en remontant l'Allan¹. Toutefois, malgré des vitesses moyennes modestes et des coûts de transport élevés² surtout pour les produits pondéreux, la route est privilégiée³.

Pourtant, jusqu'au XVII^{ème} siècle, elle n'est qu'un simple chemin en terre, étroit, au tracé capricieux, suivant le plus souvent les crêtes dans les régions accidentées ou les cours d'eaux en plaine. Les ponts et les ouvrages d'art sont rares. Leur entretien est soumis à la bonne volonté des pouvoirs locaux. Sully, nommé à la charge de grand voyer de France par Henri IV, se contente de rappeler aux communautés et aux propriétaires des péages leurs devoirs d'entretien des routes et des ouvrages d'art. De même, il précise aux officiers de justice et de finance leur mission de sécurité et de contrôle. Mais, la volonté et les moyens font souvent défaut.

¹ DEBARD (JM), «Le Collège ou Académie de Montbéliard : une tentative universitaire luthérienne 1598 – 1676», *MSEM*, n°114, 1991, p. 160.

² R. CUISENIER dans son ouvrage sur la forge d'Audincourt donne l'exemple en 1761, où un voiturier demande 50 livres du millier pou un chargement qui en vaut 150 livres, sans compter les frais de douanes et d'octroi pour se rendre à Stuttgart.

³ BRAUDEL (F), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Tome II, A Colin, réédition 1990, p. 9 - 56.

Au point de vue géographique, l'ancienne principauté de Bâle est un espace de transition. Des vallées jurassiennes de part et d'autre de plusieurs chaînons s'échelonnent du Doubs au lac de Biemme et à l'Aar. Elles dominent au nord la plaine d'Ajoie, qui est une prolongation naturelle de la trouée de Belfort. Cet espace, qui occupe une zone située au nord du Lomont, drainée par l'Allan, est essentiellement voué aux cultures et aux prairies. Il est attiré par l'Alsace, par Belfort et plus faiblement par Montbéliard. Vers l'est et le sud, se trouvent des chaînons détachés du Lomont (Mont-Terri). L'espace est beaucoup plus compartimenté autour de la cuvette de Delémont et le val de Lauffon. Le plateau des Franches-Montagnes est compris entre 800 mètres et 1075 mètres d'altitude. Le climat y est rude. Ses habitants sont surnommés les montagnards. Le plateau est couvert de prés et de bois. Les activités pastorales et l'artisanat rural y dominent.

L'ancienne principauté de Montbéliard se trouve à la convergence de l'Allan, de la Lizaine et de la Savoureuse, avec le Doubs, sorti des cluses de Saint-Hippolyte et de Pont-de-Roide. Le paysage est typique de la "petite Hollande". La rivière se franchit sur trois ponts (Voujeaucourt, à Sochaux et à Montbéliard) et en période de basses eaux au moyen de cinq gués (à Belchamp, le gué de la forge créé en 1663 pour les habitants de Valentigney, le gué de l'étrier à Sous-Roche, le gué de Villedieu et le gué de Mandeuire). L'usage de la nef de Belchamp permet aux habitants de Mandeuire de réduire la distance à parcourir pour se rendre à Montbéliard d'un tiers par le franchissement, périlleux, de la rivière sur une barque en sapin. A Abbévillers, commune isolée du reste de la principauté, l'altitude s'élève. Les terres deviennent plus sèches et plus propices à l'élevage des ovins.

Dans les principautés de Bâle et de Montbéliard, les routes sont donc les moyens quasi exclusifs de déplacement des personnes, des animaux, des marchandises et des troupes. Dans cette étude, nous nous proposons d'étudier l'évolution du réseau routier de cet espace durant la Révolution française tant de manière quantitative (extension du réseau, évolution du maillage) que de manière qualitative, pour mettre en évidence les continuités et les discontinuités des politiques routières liées aux bouleversements révolutionnaires.

1. LES ROUTES A LA VEILLE DE LA REVOLUTION FRANÇAISE.

1.1 LA POLITIQUE ROUTIERE DES ROIS DE FRANCE À LA FIN DU XVIIIEME SIECLE.

LA NAISSANCE DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSEES.

L'instruction du 13 juin 1738 marque le véritable point de départ de la politique française d'équipement routier :

- Elle hiérarchise les différents axes de circulation en distinguant les “grandes routes”, les “routes”, les “grands chemins”, les “chemins royaux” et les “chemins de traverse”.
- Elle établit également un programme de travaux d'entretien à effectuer en fonction de ce classement.
- La gestion des routes et des ouvrages d'art est désormais confiée à des administrateurs et des techniciens spécialisés.

Pour accomplir cette tâche, le Contrôleur Général Desmarets met en place un corps d'inspecteurs généraux et d'ingénieurs dans les pays d'élection, dirigé par un intendant. L'un d'eux, Daniel Trudaine fonde, en 1747, l'école des Ponts et Chaussées, chargée de former les ingénieurs. En 1754, on compte 4 inspecteurs généraux, 29 ingénieurs en chef, 115 sous-ingénieurs, 29 conducteurs et 46 élèves. En 1790, les effectifs sont de 8 inspecteurs généraux, 34 ingénieurs en chef, 67 inspecteurs et 117 sous-ingénieurs.

L'intendant des ponts et chaussées est maître des décisions, qu'il prend après avoir consulté une assemblée des ponts et chaussées, réunissant les principaux responsables. Il les fait exécuter par le bureau des ponts et chaussées, placé sous la direction d'un premier commis.

LE RESEAU ET SON ENTRETIEN.

Dans le royaume de France, durant le XVIII^{ème} siècle, les investissements routiers augmentent de 213,3%. Mais, cette progression spectaculaire est à relativiser. En effet, le budget des ponts et chaussées ne représente que 4,16% des dépenses de l'État à la veille de la Révolution. Dans les pays d'État, comme la Bourgogne, la gestion des routes fait l'objet d'une rivalité opposant les Trésoriers de France et les États. Après un arrêt de 1708, les Élus reçoivent toutes les compétences pour gérer les problèmes matériels, adopter les projets, procéder à

l'adjudication, surveiller et réceptionner les travaux, réquisitionner la main d'œuvre nécessaire...

Pourtant, sur le terrain, les résultats sont rapidement visibles :

- Le réseau des routes de poste se densifie considérablement : la liaison entre Paris et Lyon par la Bourgogne se prolonge jusqu'à Marseille. A la veille de la Révolution française, il compte 40000 kilomètres de routes et autant sont en construction.
- Le modèle de la route royale est défini avec précision à partir de 1720. Les matériaux utilisés sont la pierraille et les cailloutis. Elle est bordée de fossés. Des rangées d'arbres apportent de l'ombre. La largeur des grands chemins est fixée par des arrêtés ; en 1776, elle est selon les cas de 42, 36, 30 et 24 pieds. Plus large que les chemins traditionnels, la route royale franchit les rivières au moyen de ponts en pierre. Enfin, elle est rectiligne, symbole l'ordre monarchique et le classicisme.

Mais, le réseau dessert très inégalement le territoire français. Au nord-est d'une ligne reliant Saint-Malo à Lyon, on peut évaluer la densité routière entre 600 et 700 mètres pour 10 km² alors qu'elle n'est que de 400 à 500 mètres au sud-ouest. On ne peut pas vraiment parler de réseau national structuré, mais plutôt d'un ensemble de réseaux régionaux. De plus, la qualité des voies reste médiocre. Les modifications ne concernent que les grands axes. A côtés des routes royales, des chemins locaux de desserte relient entre eux les villages et permettent aux paysans de rejoindre les terres qu'ils doivent cultiver... Ils constituent un dense réseau de chemins secondaires et vicinaux (ou finerots).

La main d'œuvre, chargée de la construction et de l'entretien des routes, est fournie par la corvée royale. Au printemps et à l'automne, entre les principaux travaux agricoles, tous les paysans valides y travaillent, durant une ou deux semaines, sous la surveillance de conducteurs et de piqueurs des Ponts et Chaussées.

Chaque paroisse est responsable d'un tronçon de route. La construction et l'entretien des ouvrages d'art sont confiés à des entrepreneurs locaux et à une main d'œuvre salariée. Mais, la corvée est détestée par les paysans, car les abus sont nombreux. Les surveillants sont souvent corrompus : en échange de paiements, ils réduisent la tâche de certains ou rédigent de fausses attestations de présence. Ainsi, le plus souvent, les paysans se contentent de jeter dans les «nids de poules» du gros gravier, des cailloux, de la terre ou parfois même de l'herbe. Ces

réparations grossières n'améliorent nullement l'état général des voies de communication.

Contrairement à de nombreuses provinces, la corvée est réelle et non personnelle en Franche-Comté : c'est un impôt supplémentaire. Son montant est réparti proportionnellement à la taille des propriétés avec, bien entendu, de nombreuses exceptions. Le contribuable peut alors effectuer lui-même le travail ou le faire exécuter par une autre personne. Ainsi, le projet de suppression de la corvée par Turgot en février 1776 et son remplacement par une contribution de tous les propriétaires de biens ou de droits assujettis au vingtième, ne provoque aucune manifestation de joie en Franche-Comté. En contrepartie, la charge budgétaire est considérablement accrue. Les cahiers de doléance font apparaître une divergence d'opinion entre les villes et les campagnes : les premières veulent le remplacement de la corvée par une prestation en argent, tandis que les secondes ne demandent qu'une réduction des abus.

1.2 LES ROUTES DE LA PRINCIPAUTE DE BÂLE⁴.

L'AMÉLIORATION DES LIAISONS ROUTIÈRES AVEC LA FRANCE.

Dès le milieu du XVIII^{ème} siècle, les princes-évêques de Bâle ont pris conscience de l'importance de l'amélioration du réseau routier pour leurs États. En effet, leur principal souci est de capter le commerce des vins d'Alsace et celui du sel de Lorraine en direction de la Suisse. Le produit attendu des péages augmentera les revenus du prince. Ainsi, l'ordonnance de police pour l'entretien des ponts et chaussées, daté du 13 janvier 1760, précise que les mesures sont prises pour "le bien de notre service" et que le "commerce de nos sujets entre eux-mêmes et avec l'étranger nécessite perfection, entretien et réparation avec beaucoup de soin" des routes⁵. Cependant, de nombreuses voix s'élèvent à la fin du siècle pour s'opposer à l'augmentation du montant des péages et à la complexité des modes de perception.

La politique d'amélioration du réseau routier traduit également le désir rapprochement des princes-évêques de Bâle avec le roi de France, après son échec à se faire admettre comme allié des Suisses. Il se traduit par l'intervention des troupes françaises lors d'une révolte de la petite bourgeoisie de Porrentruy en 1739 et par la signature du traité de 1780 contre le

⁴ Archives de l'ancien évêché de Bâle (AAEB) : B 232 et B 264 a).

joséphisme viennois.

Dès l'année 1749, on remarque un abondant échange de lettres entre le prince et les intendants d'Alsace. L'idée d'une amélioration des connexions routières entre les deux États est longuement abordée. En 1751, la route reliant Porrentruy à Belfort par Delle est considérablement améliorée. La création d'une route directe entre Barthenheim et Allschwill est envisagée. Il apparaît clairement que l'amélioration des communications de la principauté avec la France passe par une prolongation de la route de Belfort vers Saint-Maurice, en Lorraine, par Giromagny ainsi que la création d'une route reliant Porrentruy à Cernay par Delle. Mais, la réalisation de ces projets dépend du bon vouloir du roi de France. L'idée d'une prolongation de la route commerciale de Pontarlier à Neuchâtel en direction de Porrentruy et Bâle est plus tardive. Ce n'est qu'à partir de 1767, que le projet de liaison commence réellement à être étudié. Trois chemins différents sont envisagés : le premier emprunte la vallée de Saint-Imier, le second passe par La Ferrière et Glovelier, et le dernier dessert les communes de Saignelégier, Saint-Brais et Glovelier.

L'EBAUCHE D'UN RESEAU POSTAL.

Les princes-évêques ont également développé un réseau de poste dans leur principauté. Il s'étend initialement en direction de Belfort, de Bâle et de Delémont, c'est-à-dire vers son allié français et vers un de ses débouchés économiques. Les liaisons avec la France sont privilégiées comme le prouve un échange de lettre de 1756.

Le 1er janvier 1749 un bureau de poste est ouvert à Porrentruy pour recevoir les lettres de Belfort, le lundi, le mercredi et le vendredi. L'envoi des plis jusqu'à Belfort ou dans le bailliage est gratuit. Au-delà, une lettre simple coûte une sol, une lettre double deux sols et un paquet quatre sols par once. Les lettres du Grand Vicaire, de l'Official et de la Cour ecclésiastique sont exemptées. Le prince-évêque accorde le privilège des postes à des particuliers. En 1763 et en 1769, il est accordé à Dominique Billieux et François Decker. Ils doivent assurer le transport des lettres partout où la poste est établie. Pour cela, ils entretiennent les courriers et les chevaux nécessaires pour assurer sept courses par semaine, à

⁵ AAEB : MT 517 (Ordonnance de police pour l'entretien des ponts et chaussées).

raison de trois pour Belfort, de deux pour Bâle par Delémont et de deux pour Delémont et Bienne. Le prince-évêque garantit le respect du privilège. Le 15 juillet 1753, une ordonnance défend le transport et la distribution du courrier à tous les messagers, piétons et colporteurs aux dépens de la poste. Les courses périodiques ou réglées sont interdites. Les contrevenants risquent une amende de vingt livres. Son montant est partagé entre le fisc et l'office des postes. Cette ordonnance sera reprise très régulièrement jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.

Très rapidement, le réseau mis en place se révèle insuffisant. Durant la seconde moitié du XVIIIème siècle, des projets d'extension sont proposés. Ainsi, en 1785, David Louis Beguelin propose une série de liaisons en direction de Bienne, de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds. Le directeur des Postes, Brodhag, reconnaît l'utilité de ces liaisons pour le commerce et l'amélioration de la circulation dans la principauté. Mais, il estime que les horaires des correspondances ne tiennent pas assez compte des retards, tout particulièrement en l'hiver. De plus, il estime que la durée de douze ans du privilège est incompatible avec le projet de liaison routière avec Neuchâtel. Il propose par conséquent de réduire la zone dans lequel il s'exercera. En fait, il craint de voir réduire son propre privilège. Ce n'est que le 31 août 1788 que le prince-évêque Joseph permet l'ouverture de nouvelles liaisons postales en direction de l'Erguel, de la prévôté de Moutier, de Bienne, de Bellelay et des Franches-Montagnes. Encore une fois, il est rappelé que toutes les lettres doivent être traitées par le bureau de l'office des Postes sous peine d'une amende de trente livres dont les deux tiers vont au fisc et le tiers au dénonciateur. Les communautés se voient confier la responsabilité d'établir une bonne police des routes qui permet le bon suivi du courrier.

Des règles de présentation sont mises en place pour faciliter l'acheminement. Les lettres sont acheminées en fonction de leur destination : les particuliers doivent faire mention dans l'adresse du lieu de destination le plus précis possible, surtout lorsque l'envoi est destiné à l'étranger. Les plis doivent être déposés une heure avant le départ ou en cas de départ de nuit la veille avant neuf heures. Un tableau des horaires et des correspondances est établi : Montbéliard est desservie trois fois par semaine depuis Porrentruy. De même, une tarification est fixée pour les passagers et les marchandises. Ainsi, le trajet de Porrentruy à Bâle coûte sept livres de France. Les enfants de moins de douze ans paient demi-tarif. Les courriers et les paquets sont taxés en fonction de leur poids.

LE RESEAU ET SON ENTRETIEN.

L'effort des princes-évêques de Bâle s'est également porté sur l'entretien des routes. En effet, l'augmentation du trafic, conséquence directe de l'amélioration des liaisons routières, entraîne une dégradation plus rapide des voies principales. Dès 1741, les normes des grands axes de communication sont définies. La largeur des chemins est fixée à 24 pieds, sans les talus et les fossés. Ceux-ci doivent être large de 5 pieds et profonds de 2 pieds et demi. La route repose sur un lit de pierres de 1 pied et demi d'épaisseur, recouvert par un lit de graviers sans mélange de 8 pouces d'épaisseur, en tenant compte du bombage vers le milieu. Des saignées assurent l'évacuation des eaux.

Dans un souci de préservation de la qualité des routes, les usagers disposent d'un délai de quatre semaines pour utiliser des chariots à timon pour atteler plus de deux chevaux. En effet, les lourds chariots aux roues cerclées de fer dégradent considérablement les routes. Les contrevenants s'exposent à une amende de vingt-cinq sols par chariot. Cependant, de nombreuses voix s'élèvent pour souligner les importants retards, ainsi que le danger encouru dans les montées et les descentes que cette mesure provoque. En 1742, devant les nombreuses réclamations liées aux problèmes d'alignement causés par l'élargissement des routes, l'évêque de Bâle décide la création d'une commission dans chaque lieu concerné. Elle est composée de trois membres dont un appartient à la commune. Elle est chargée d'évaluer la réalité des préjudices. La somme à verser au titre des réparations est prélevée à raison d'un quart sur la communauté et de trois quarts sur les autres communautés du bailliage.

La corvée permet d'effectuer les travaux d'entretien à moindre frais. Dans chaque bailliage, deux conducteurs sont chargés de superviser l'exécution des travaux. Ils effectuent des inspections au printemps et en automne. Ils prennent note de tous les problèmes rencontrés et en rendent compte aux officiers de bailliage. Ils doivent veiller à l'usage d'un gravier maigre, sans terre pour le rechargement des chemins. Ils vérifient que l'ensemble de la route a bien été réparé. Ils s'informent de la construction de murs en pierres sèches pour retenir les éboulis dans les zones de montagne et du creusement du côté de la montagne de rigoles d'évacuation des eaux de pluie et de fonte des neiges. Ailleurs, ils veillent à ce que les routes soient bordées par deux fossés. Dans le cas contraire, ils s'assurent que ceux usurpés sont bien rendus à leur

destination première, aux frais des particuliers.

Le calendrier des travaux est fixé par l'évêque de Bâle. En 1757, une fois les semailles effectuées, il ordonne à chaque communauté se consacrer à la réparation des routes de son canton à partir de la première semaine du mois de mai. Le travail s'organise de la manière suivante. La moitié des manouvriers de chaque lieu est chargée d'extraire et de charger le gravier. Les laboureurs en assurent le transport dans leurs voitures. Le reste des manouvriers peut ensuite l'étaler sur la route. Tous les textes insistent sur la qualité du gravier, et plus généralement des matériaux, qui doivent être utilisés.

Cependant, ce système ne présente pas que des avantages. Les communautés s'acquittent de l'entretien des routes sans grand enthousiasme. En effet, il constitue une perte de temps important au moment où les travaux des champs doivent accaparer l'essentiel de leur énergie. Les rappels à l'ordre sont nombreux. Les corvéables doivent se présenter sur les chantiers avec leur matériel : le manœuvrier avec une pelle et le laboureur avec une voiture. Ceux qui refusent de travailler encourent une amende dont le tarif est fixé dans l'ordonnance du 13 janvier 1760 à dix sous pour un manœuvrier, à vingt sous pour un convoyeur à voiture et à quinze sous pour un convoyeur à une demi-voiture. L'effort d'amélioration et d'entretien des chemins prend donc un important retard à la veille de la Révolution.

1.3 LES VOIES DE COMMUNICATION DE LA PRINCIPAUTE DE MONTBELIARD.

A la veille de son rattachement à la France, la principauté de Montbéliard, terre étrangère et protestante, apparaît comme isolée des régions voisines. En effet, au XVIIIème siècle, elle est entourée par un sévère cordon douanier, qui gêne considérablement le commerce. A partir de 1774, une zone de douane entoure le royaume de France pour percevoir des droits sur les tabacs étrangers. Une ligne de 3 lieues de profondeurs est créée, dans laquelle tout stockage de ce produit est interdit.

Depuis le début du XVIIIème siècle, Montbéliard dispose d'une liaison postale avec Belfort, confiée à un directeur assermenté. En 1724, des messagers s'y rendent les lundis, mercredis et vendredis afin que le courrier utilise les services français. Pour ce travail, le maître de poste de Belfort reçoit douze écus par ans. En 1728, le prince promulgue un tarif des frais postaux.

Le transport d'une lettre simple coûte une sol; celui d'une lettre double, une sol trois deniers; celui d'un colis quatre sols l'once. Ces sommes sont payables au content. Toute personne ne respectant pas ces tarifs encourt une amende de cinquante livres.

Pourtant ce système ne semble pas donner une entière satisfaction. En effet, les marchands de la ville, dont l'activité dépend en grande partie du courrier, se plaignent régulièrement du service, principalement à partir de 1762. Ils soulignent tout d'abord la lenteur du service : en 1788, dans une pétition, ils estiment qu'il faut trois jours pour obtenir une réponse d'un correspondant habitant Belfort. Un autre reproche concerne le coût des prestations fournies : ils regrettent de devoir payer pour envoyer et pour recevoir le courrier. De même, l'augmentation des coûts du courrier à destination de l'Allemagne leur est insupportable. Ils proposent que les frais de courrier soient payés uniquement par le bénéficiaire. D'autres proposent que le directeur de la poste de Belfort encaisse les frais postaux et reverse chaque mois la somme correspondant aux envois depuis Montbéliard dans la caisse de la seigneurie. Enfin, les marchands s'inquiètent pour la confidentialité de leur correspondance. Le directeur de la poste de Montbéliard s'offusque de ces accusations. Il rappelle par écrit son honnêteté garantie par le serment qu'il a prêté lors de sa prise de fonction. Il reconnaît que la création d'une glissoire peut rassurer les marchands sur ce point, mais pour le reste, il rejette en bloc leurs arguments sur la qualité du service qu'il fournit⁶.

Ces idées se retrouvent presque mot pour mot dans l'article 24 de la pétition adressée au prince de Montbéliard le 23 janvier 1793. « Il est de l'intérêt du public et en particulier des marchands qu'on ne puisse pénétrer le secret de leurs correspondances. C'est du secret que dépend le succès des plus heureuses spéculations. Ainsi, les bourgeois, et surtout les négociants, désirant qu'on ne connoisse pas les personnes avec lesquelles ils sont en relation, supplient VAS d'ordonner l'établissement d'un glissoir, afin qu'ils ne soient plus tenus de remettre leurs lettres entre les mains du directeur des postes pour remployer le sol qui se paie pour le port d'ici à Belfort de chaque lettre ordinaire, mise à la poste, les suppliants proposent de l'ajouter au port de celles qu'ils viennent de l'étranger. Il résulteroit un avantage pour la seigneurie par ce qu'on reçoit plus de lettres qu'on en écrit, attendu que les négociants du dehors font souvent des offres de services, indiquent le prix des marchandises, des cours de

⁶ Archives municipales de Montbéliard (AMM) : HH 43.

changes, etc par lettres qui exigent rarement une réponse »⁷.

Au lendemain de la réunion de la principauté à la France, le procureur syndic du département de la Haute-Saône, Frédéric Roch Joly s’efforce de mettre en place des liaisons routières avec les régions voisines, car les “correspondances sont longues et mal établies”. Le transport du courrier est également très lent. Le 15 octobre 1793, il espère être présent à Vesoul avant la lettre qu’il est entrain de rédiger⁸. La ville de Montbéliard est toutefois reliée à Héricourt, Belfort et Blamont. Mais, surtout, la principauté est traversée au niveau de la commune d’Aibre, par l’axe majeur, reliant Lyon à Strasbourg. Le Conseil de Régence ne délaisse pas la politique routière. Il estime qu’un bon réseau favorise l’agriculture et est le meilleur garant de la prospérité et de l’indépendance du comté.

Parmi les “très humbles remontrances” déposées, le 3 décembre 1792, au Conseil de Régence par 30 députés des villages de la campagne, se trouvent un certain nombre d’articles concernant les routes. La première demande concerne la suppression des ponts et chaussées. Comme souvent dans d’autres régions, la corvée permet alors d’entretenir les routes existantes. L’inégale répartition de celles-ci oblige une partie des corvéables à se déplacer sur de grandes distances pour se rendre sur les chantiers, entraînant une grande perte de temps. De plus le coût des travaux ainsi que le salaire de l’Inspecteur sont une lourde charge pour les populations. Les communautés demandent une répartition plus juste de l’effort. Certaines proposent même d’assurer elles-mêmes les travaux dans les limites de leur finage. Une seconde demande concerne la suppression des droits de péage payés sur les animaux et les marchandises destinées aux marchés de la ville. Les principaux péages sont situés à Voujeaucourt, à Abbévillers et à Aibre. Le Conseil de Régence se montre peu favorable à de telles exonérations. En janvier 1793, sous la pression de la Société des amis de la Liberté des cantons de Mathay, Blamont et Pont-de-Roide, les droits perçus sont supprimés au péage du pont de Voujeaucourt. Le 29 janvier, tous les citoyens français peuvent circuler librement sur le territoire de la principauté.

⁷ Extrait des compléments de Jean-Marc DEBARD et François LASSUS au livre de G BUGLER, *La fin de l’ancien régime dans le Pays de Montbéliard*, réédition de 1989, p. 128.

⁸ Archives départementales de la Haute-Saône (ADHS) : 73 L 1.

2. L'ETAT DES ROUTES, DES CHEMINS ET DES OUVRAGES D'ART SOUS LA REVOLUTION.

2.1 LES AXES PRINCIPAUX.

L'état des principaux axes de communication du département nous est connu grâce à une série de rapports rédigés par l'ingénieur en chef Aubert entre l'an IV et l'an VI, souvent à la demande du Ministre de l'Intérieur⁹. Ils représentent une longueur cumulée de plus de deux cent trente kilomètres.

Selon lui le département du Mont-Terrible se situe sur un axe Besançon - Bâle. Mais, cette route n'est pas la plus intéressante pour les convois. En effet, les voitures éprouvent d'importantes difficultés à traverser les régions de montagnes. Par conséquent, le coût du transport augmente fortement avec le nombre de bêtes qu'il faut atteler, principalement au niveau de Cornol. L'ingénieur en chef rappelle notamment qu'il faut en moyenne une heure et demie pour franchir les deux lieues de la montagne des Rangiers. Il envisage l'étude d'un trajet contournant cette difficulté et raccourcissant le trajet d'une journée. Au nord, l'ingénieur en chef Aubert estime que les liaisons avec Bâle et Ferrette doivent être améliorées. De plus, la création d'une route reliant Porrentruy à Ferrette lui paraît indispensable pour favoriser tant les rapports commerciaux que le déplacement des troupes.

Dans son rapport rédigé le 8 brumaire VI, l'ingénieur en chef Aubert estime que, dans leur ensemble, les routes ne peuvent être considérées en mauvais état. Mais, des travaux de réparation et d'entretien doivent être impérativement réalisés sur toute leur longueur. Cependant, il souligne les difficultés qu'il rencontre pour les faire réaliser liées du manque de crédit et de faible nombre de soumissionnaires.

Intéressons nous maintenant à l'état des principales routes traversant le département du Mont-Terrible :

- La route de Porrentruy à Paris mesure 13106 mètres. C'est l'axe le plus fréquenté du

⁹ AAEB : MT 523.

Pour l'ancienne principauté de Montbéliard, les notices ont été complétées avec les cotes suivantes : ADHS : 42 L 7 ; 42 L 8 et 42 L 10.

département. Elle est dans un assez bon état, grâce aux travaux déjà effectués. La pente est parfois raide, comme à la sortie de Boncourt. Les rampes doivent être entretenues avec le plus grand soin. Celle de Grandgourt fait l'objet d'une attention toute particulière. Elle est si dangereuse qu'au début de l'an VI, le courrier affirme qu'il ne peut plus y passer sans prendre le risque de voir son véhicule se renverser. A d'autres endroits, la route est très étroite et boueuse. Entre Courchavon et Courtemaîche, elle est attaquée par la rivière.

- La route de Porrentruy à Bâle mesure 82716 mètres. Cet axe est également très fréquenté. Entre Develier et Cornol, un entretien quotidien est nécessaire à cause des éboulis et du ravinement causé par les pluies, tout particulièrement près de l'auberge du Bœuf dans cette dernière commune. En 1793, un éboulement de carrière réduit la largeur de la route à neuf pieds. Il convient également d'ouvrir des fossés sur toute sa longueur pour éviter que les eaux de pluie stagnent. Des rigoles transversales en direction des précipices doivent être creusées pour faciliter leur évacuation. Enfin, les murs de soutènement nécessitent un entretien régulier : l'un d'entre eux, près de Cornol, a été emporté par une crue. Puis, à partir de Delémont, la route est plane jusqu'à Bâle. Seuls quelques travaux doivent être réalisés au niveau d'Oberwill.
- La route de Porrentruy à Besançon mesure 13865 mètres. Cette route est peu fréquentée. Son état est globalement satisfaisant. Mais, comme il n'y a pas de bombement et de fossés entre Porrentruy et la rampe de Courtedoux. La route n'est pas toujours bonne à cause de la boue.
- La route de Porrentruy à la Suisse par Saint-Ursanne et Saignelégier mesure 47180 mètres. Cet axe est surtout fréquenté lors des foires de Saignelégier. Le reste du temps, il est surtout utilisé pour le transport du ravitaillement des troupes stationnées à la frontière. Mais, son étroitesse et la présence de nombreuses rampes, rendent cette route pratiquement impraticable en hiver. De plus, les dégâts des eaux sont très fréquents. Enfin, à de nombreux endroits, la route demeure à l'état débauche. L'ingénieur en chef Aubert estime que des projets ultérieurs modifieront son tracé.
- La route de Porrentruy en Suisse par Bellelay mesure 17382 mètres. Elle présente de caractéristiques semblables à la précédente, même si elle est moins fréquentée. Certaines rampes sont pratiquement impraticables. Il est nécessaire d'en redresser un grand nombre. Les intempéries provoquent de nombreuses dégradations.
- La route des Rangiers à Saint-Ursanne mesure 4157 mètres. Elle se situe dans une zone de

montagne d'un accès difficile. Elle permet de transporter les mines depuis Delémont jusqu'à l'usine et les forges de Bellefontaine. Un embranchement permet de relier Saint-Ursanne et les villages voisins à Saignelégier et la Chaux-de-Fonds. Même si le terrain sur lequel la route est construite est bon, elle est souvent difficilement praticable à cause des nombreux éboulis, surtout après de fortes pluies. De plus, elle est très étroite : sa largeur dépasse rarement quatre mètres. De nombreux murs de soutènement doivent être réparés. Enfin, l'écoulement des eaux n'est pas assuré.

- La route de Delémont à Glovelier mesure 11460 mètres. Elle permet la communication des cantons du nord-est avec la forge d'Inderviller et la papeterie de Bassecourt, ainsi qu'avec la Suisse par Bellelay. Elle est située en plaine et ne nécessite pas beaucoup d'entretien.
- Les routes de Delémont à Moutier (1783 mètres), de Reinach au Pont de Dornach (1348 mètres) et de Reinach à Bâle (2692 mètres) sont globalement en bon état et nécessitent peu de réparations, à l'exception du pont d'Arlesheim sur la Birse.
- La route de Lyon à Strasbourg traverse l'ancienne principauté de Montbéliard entre Arcey et Aibre sur une longueur de 5104 mètres. Elle est large de trente six pieds. C'est un axe important tant au niveau économique que militaire. L'entretien a été régulier jusqu'en 1793. Mais, depuis le commencement de la guerre, il a été négligé. Aussi, d'importantes réparations sont devenues nécessaires au niveau des rampes. L'ouverture de fossés est nécessaire pour faciliter l'évacuation des eaux. Ces dégradations justifient les demandes de la municipalité de Montbéliard pour que cet axe soit détourné à son profit et qu'il rende à la ville son lustre et son importance passée.
- La route de Montbéliard à Arcey pour rejoindre Besançon ou Villersexel mesure 8962 mètres. Cette route est très fréquentée. Sa largeur est de vingt-quatre pieds. La rampe de trois cents mètres entre Montbéliard et Dung est en très mauvais état : il est presque impossible de la franchir en hiver. Il est également nécessaire d'ouvrir des fossés et de les curer là où ils existent.
- La route de Montbéliard à Belfort mesure 5845 mètres. Ses caractéristiques sont similaires à la précédente.
- La route qui relie Montbéliard à Delle puis à Porrentruy mesure 11690 mètres. Elle est recouverte de boue en très nombreux endroits. Les rampes sont raides et ravinées. Elles nécessitent de fréquentes réparations. Le pont de Sochaux est également en mauvais état.

- La route reliant Montbéliard à Blamont mesure 4091 mètres. Elle présente des caractéristiques proches de la précédente. Il est nécessaire d'ouvrir de nouveaux fossés et de curer les anciens, qui sont en partie comblés. Le pont d'Audincourt a besoin de réparations.
- La route de Montbéliard à Héricourt mesure 3140 mètres. Les rampes sont en mauvais état. La création de 450 mètres de fossés est indispensable. Aucun entretien sérieux n'a été entrepris depuis 1786.
- La route de Montbéliard à Saint-Hypolitte mesure 5845 mètres. La rampe est impraticable dès qu'il pleut ou qu'il gèle. Mille mètres de fossés doivent être creusés.

La lecture de nombreux documents, ainsi que les rapports des services des Ponts et Chaussées nous amènent à nuancer considérablement l'opinion de leur ingénieur en chef. Il est probable qu'Aubert nuance fortement son rapport pour éviter le sort d'un de ses prédécesseurs, destitué pour incompétence.

Pourtant, les plaintes de particuliers sont courantes. Ainsi, celle d'un ambassadeur, résidant à Bâle, conduit à la réparation immédiate du chemin d'Oberwill¹⁰.

De même, durant le courant de l'an VII, les commissaires auprès des administrations centrales des départements sont chargés par le ministre de l'Intérieur de se rendre dans chaque canton afin d'en apprécier les problèmes et de dresser un état des lieux de l'opinion (Instruction du 27 fructidor an VI).

Les municipalités doivent répondre à un questionnaire précis portant sur la conscription, les activités économiques, les écoles, le recouvrement des impôts et l'état des routes¹¹. Sur ce dernier point, nous disposons de réponses pour presque tous les cantons. Les usagers ont une vision plus contrastée que celle de l'ingénieur en chef Aubert.

Les routes du canton de Porrentruy sont considérées comme étant en assez bon état du fait des réparations pratiquées. Il en est de même dans le canton de Moutier. L'administration attribue ce résultat au fait qu'elle entretient les grands axes. Au contraire, la municipalité du canton de Sainte-Ursanne se plaint de l'état "affreux" des chemins qui le traverse. Elle espère que le produit de la taxe d'entretien des routes permettra d'entreprendre des travaux. Elle souligne également les risques d'isolement auquel la persistance de cet état peut conduire. Dans le même ordre d'idée, le canton de Montbéliard estime que la stagnation de son industrie et du

¹⁰ AAEB : MT 513.

commerce est causée par l'absence de bonnes routes de communication. La municipalité de Montbéliard souhaite que la route de Lyon à Strasbourg soit déviée pour passer par la ville. Enfin, chaque canton ou presque dresse la liste des réparations urgentes à effectuer : le canton de Désandans signale que le pont d'Aibre menace de s'effondrer, celui de Reinach demande la réparation du pont de d'Angenstein... Bien entendu les municipalités de canton s'engagent à faire procéder à des réparations sur les chemins vicinaux dès qu'elles le pourront. Mais, ce désir est-il autre chose qu'un vœu pieux dicté par les circonstances ?

Les routes et les chemins sont particulièrement étroits. En de nombreux endroits, il est impossible à deux voitures ou à deux charrettes de se croiser. Les voitures des postes et les diligences, qui sont tenues de parcourir au moins deux lieues à l'heure, sont considérablement ralenties car elles ne peuvent pas croiser ou dépasser des véhicules plus lents. Certains chemins sont si étroits que les voituriers s'écartent de la voie tracée et endommagent les champs de céréales qui les bordent. De plus, des dépôts de bois, de pierres, de matériaux de construction et de fumier, réalisés par des particuliers empiètent sur la chaussée et en réduisent encore la largeur. Il convient d'ajouter les mares et les abreuvoirs à bestiaux, qui jouxtent les routes. Une telle situation n'est pas exceptionnelle : l'ingénieur des travaux public Guillemot estime dans un de ses rapports que la moitié voir les trois quarts des routes du département de la Côte-d'Or sont ainsi obstruées, entravant le passage des voitures.

LES FACTEURS DE DEGRADATION DES ROUTES.

LES AGRESSIONS NATURELLES SONT BIEN ENTENDU TRES IMPORTANTES.

Le gel et la neige contribuent grandement à la dégradation des chaussées. Le ravinement provoqué par l'eau joue un rôle important, principalement entre le mois de décembre et de janvier. Le 30 frimaire an VIII, l'ingénieur ordinaire Strolz¹² se rend sur la route de Porrentruy à Besançon, près de la commune de Damvant pour coordonner les réparations à apporter au chemin. En effet, les eaux de ruissellement venant de la montagne suite à la fonte des neiges ont raviné le sol et provoqué un effondrement de la route sur une longueur de huit mètres. Dans son rapport, il rappelle que ces phénomènes sont fréquents dans ce secteur.

¹¹ AAEB : MT 119.

L'ingénieur estime que quatorze mètres cubes de pierres sont nécessaires pour effectuer une réparation provisoire : huit servent immédiatement à reboucher le trou et six sont conservés à proximité en cas de nouvel affaissement de terrain¹³. De même, le 26 prairial II, de violentes pluies on creusé un « ravin » sur la route qui conduit à Allondans entre les oiches au-dessus des vignes de fleur d'épines et les jardins de la citadelle¹⁴.

La boue et le verglas constituent également des éléments d'agression, mais également des facteurs de ralentissement des communications et rendent les déplacements périlleux. Le 3 prairial an VIII, un violent orage entre 6 et 7 heures du soir provoque une importante coulée de boue qui coupe la route conduisant à la porte de la victoire nationale à Porrentruy¹⁵. De plus, certains axes sont particulièrement redoutés en hiver car la présence d'eaux stagnantes provoque fréquemment du verglas.

A CES DEGRADATIONS NATURELLES, IL CONVIENT D'AJOUTER CELLES CAUSEES PAR LES USAGERS.

Les voituriers suivent systématiquement la même ornière jusqu'au moment où ils ne peuvent plus circuler. Alors, ils en creusent une nouvelle. Leur profondeur peut atteindre 15 à 18 pouces. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées estiment généralement que de telles ornières ne doivent pas dépasser 3 pouces de profondeur en hiver et être inexistante durant les autres saisons. Certaines portions de route peuvent être si dégradées que le moyeu des roues des voitures postales laboure le sol : il est alors nécessaire d'atteler les chevaux les uns devant les autres comme on le fait avec une charrette. La circulation est considérablement ralentie. Enfin, les routes sont également dégradées par des particuliers, qui utilisent la boue pour remplacer la chaux afin de construire leur maison. Ils l'enlèvent sans précaution, principalement sur les bords et non au milieu, donnant naissance à de véritables flaques.

¹² Né à Belfort le 18 septembre 1769, François Strolz est le fils de Pierre Léon Strolz, inspecteur des ponts et Chaussées, qui fut chargé en 1751 de la construction de la route d'Alsace en Lorraine par le Ballon d'Alsace (*Dictionnaire biographique du Territoire de Belfort*, tome 2, 2001, p. 575).

¹³ AAEB : MT 524.

¹⁴ Archives départementales du Doubs (ADD) : L 1097.

¹⁵ AAEB : MT 526 A.

ENFIN, CES DEGRADATIONS SONT ACCENTUEES PAR LA NEGLIGENCE DANS L'ENTRETIEN DES ROUTES.

Les exemples sont nombreux. Les agents chargés de ces opérations sont mis en cause. Les ornières sont souvent remplies de pierre juste avant l'hiver ou pendant cette saison. Mais, aucune réparation n'est effectuée jusqu'au printemps : les ravinements réduisent à néant les travaux provisoires accomplis lors de la mauvaise saison. L'arrêt de la corvée à laquelle s'ajoute le passage fréquent de convois militaires accélère encore les dégradations. Dans la région d'Audincourt, aucune réparation sérieuse n'est entreprise entre 1786 et le rattachement au département du Mont-Terrible. Les ponts et autres ouvrages d'art sont aussi souvent négligés. Les matériaux utilisés sont souvent de mauvaises qualités. De plus, les enfants chargés de garder les troupeaux en détachent des pierres, par jeu. Les fossés sont souvent comblés par les boues ou les pierres déversées par les cultivateurs. Dans certains cas, ils sont mis en culture. Des portions de routes sont détruites par des ravinements provoqués par leur obstruction.

2.2 LES AXES SECONDAIRES : LES CHEMINS VICINAUX ET LES SENTIERS.

Une lettre du ministre de l'Intérieur définit les chemins vicinaux comme ceux facilitant les liaisons avec les communes voisines et permettant aux cultivateurs de rejoindre leurs champs ou les marchés. Toutefois certains d'entre eux jouent un rôle essentiel. Ainsi, à Renan dans le canton de Courtelary, un chemin suit le fonds de la vallée jusqu'à la limite de l'État de Neuchâtel. Il rejoint une croisée de route permettant notamment de se rendre à la Chaux-de-Fonds. Mais, parfois les chemins vicinaux également servent à combler les lacunes du réseau routier principal. Ainsi, à Montbéliard, le sentier du Pieds des Môles permet de rejoindre Bethoncourt pour se rendre à Héricourt. Il est très utilisé car la route est très boueuse et souvent impraticable.

Un recensement des chemins vicinaux et de leur utilité est entrepris dans le courant de l'an VI. Malheureusement, les états qui nous sont parvenus sont très lacunaires en ce qui concerne la qualité de ces voies de communication. Le plus souvent, les agents se contentent de dresser une simple liste sans même faire mention de leur utilité¹⁶. Ils présentent les mêmes

¹⁶ AAEB : MT 527.

caractéristiques que les axes principaux, mais avec plus d'accentuation : étroitesse, sinuosité, tracé aléatoire. La carte de ces chemins est difficile à tracer. Leur état est toutefois souvent plus mauvais à cause d'un souci et de moyens moindres pour les entretenir. Ainsi, une série d'observations concordantes souligne le rôle des agriculteurs dans les dégradations des chemins. En effet, ils sont accusés de creuser des sillons sur les routes avec leurs charrues lorsqu'ils les empruntent pour aller labourer leurs champs. De plus, lorsque les chemins sont rendus impraticables, ils n'hésitent pas à en créer de nouveaux (ou faux chemins) aux dépens des terres cultivables et des bois environnants. Daniel Vieille, cite un rapport rédigé en 1757 par le directeur des forges d'Audincourt Meiner, qui décrit admirablement le processus de création des chemins : "Les gens à cause des mauvais chemins impraticables qu'il y a dans le village prennent leur chemin au travers dudit verger et établiront à la fin un sentier et peut-être un chemin pour les chariots". Quatre ans plus tard, il est encore demandé aux habitants de ne plus emprunter le sentier, afin d'éviter que les bestiaux n'endommagent les arbres¹⁷. Le chemin vicinal n'existe par l'usage qu'en font les villageois : il naît après l'abandon d'un axe, se développe par la fréquence des passages et est abandonné lorsqu'il devient impraticable.

2.3 LES OUVRAGES D'ART : LES PONTS.

Il n'existe pas de documents dressant l'état des ponts dans le département du Mont-Terrible. La liste qui suit ne saurait donc être considérée comme exhaustive. Les cas donnés ne sont donc pas le reflet de l'état général des ponts. Notre choix n'est guidé que par l'importance des informations contenue dans différents dossiers.

- Le pont d'Angenstein servait de lieu de péage sous l'Ancien Régime. Les habitants des villages de Duggingen et d'Aesch, qui l'empruntaient quotidiennement pour transporter du bois et exploiter leurs terres situées sur les deux rives, donnaient aux gardiens du pain, du vin et du fromage à chaque passage. Le 29 juillet 1797, une pétition du citoyen Noël signale qu'il menace de tomber en ruine. Son état est si dégradé qu'il met en danger les passants, les chariots et les chevaux. De même, le chef du 3ème bataillon de la 38ème demi-brigade de ligne souligne que le pont n'est bientôt plus praticable, même pour les piétons. Les madriers sont pourris ou rompus à

¹⁷ VIEILLE (D), "Audincourt au XVIIIème siècle : un village mi-parti", SEM, 1996, p. 272.

de nombreux endroits. Les trous ne sont obstrués que par de simples planches de bois clouées, laissant passer l'eau. Le garde-fou est peu solide : il est également pourri. Le moindre coup de vent peut l'emporter. Au vu du dossier, il apparaît qu'aucune réparation de quelque nature que ce soit n'a été entreprise depuis 1788. A cette date cent cinquante madriers ont été utilisés pour consolider le pont. Le trafic est devenu considérable : on estime que quatre à cinq mille chariots de bois l'ont emprunté en quinze mois. A cela s'ajoutent les fréquents passages de troupes. Selon le citoyen Noël, les militaires sont responsables d'une grande partie des dégradations. En effet, les soldats donnent des coups de baïonnette dans les parties en bois ; ils ont ôté certains madriers pour les brûler ; ils ont même précipité dans la rivière une partie du mur de soutènement¹⁸. Ces pratiques ne semblent pas exagérées, puis qu'Antoine-Augustin-Flavien Pion des Loches décrit les dégradations perpétrées contre les bâtiments par les soldats dans la région de Zwingen¹⁹.

- Le pont neuf d'Arlesheim sépare le village du même nom de Reinach. La fonte des neiges et les glaces charriées par la rivière la Birse emportent le pont à la fin de l'hiver de l'an III : seul un tiers subsiste du côté de Reinach. Les habitants d'Arlesheim sont isolés. Ils doivent se rendre chez le boulanger en Suisse à Derwiller. Les autorités accordent des passeports valables une heure aux habitants pour transiter par la Suisse. Les douaniers contrôlent de manière tatillonne les marchandises entrant en France. Gerber, grand-bailli du château de Dornach se plaint qu'il ne peut plus recevoir de grains²⁰.
- Le pont situé entre Exincourt et Sochaux est, en l'an VIII, selon l'ingénieur ordinaire Strolz, dangereux. Il s'agit d'un ponceau vétuste situé sur un canal d'arrosage. Une voiture peine à le traverser sans se renverser. Il est nécessaire de remplacer deux madriers en mauvais états d'une longueur de huit mètres et d'une largeur de vingt-cinq à trente centimètres. De plus, le chemin qui l'emprunte doit être rechargé avec dix-huit mètres cubes de graviers prélevés dans la Savoureuse près du grand pont de Sochaux²¹.

¹⁸ AAEB : MT 520.

¹⁹ PION DES LOCHES (AAF), *Mes campagnes 1792 – 1815*, CHIPON-PINGAUD, 1995, p. 13.

²⁰ AAEB : MT 520. De même, un état des journées effectuées nous apprend que le grand pont situé sur la route de Montbéliard à Saint-Hypolite a été obstrué par des glaces lors de l'hiver de l'an III, mettant ainsi en danger la structure de l'ouvrage (ADHS : 42 L 1)

²¹ AAEB : MT 524.

- Le grand pont de Sochaux, situé sur le canal des moulins, est, selon le même rapport, ébréché à la culée gauche d'amont. Le revêtement est entièrement tombé. Les réparations ne peuvent être entreprises qu'à partir de la belle saison. De plus, la route du côté de Sochaux n'est pas assez élevée : elle est facilement inondée.

Au final, les raisons du mauvais état des ponts sont rigoureusement identiques à celles déjà avancées pour les axes principaux et les chemins vicinaux : agressions du climat, dégradations par les usagers et négligence dans l'entretien.

3. LA LENTE ET DIFFICILE MISE EN PLACE DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSEES DANS LE DEPARTEMENT DU MONT-TERRIBLE.

La Constituante conserve dans ses grandes lignes l'organisation du corps des Ponts et Chaussées héritée de l'Ancien Régime :

- un premier ingénieur
- 8 inspecteurs généraux
- 83 ingénieurs en chef
- des ingénieurs ordinaires

Ils dépendent du ministère de l'Intérieur, secondé par le vice-président de l'administration centrale des Ponts et Chaussées ainsi que par l'Assemblée des Ponts et Chaussées.

Au niveau local, les ingénieurs en chef dépendent des conseils généraux de département et des directoires exécutifs, qui décident des ouvrages à entreprendre et répartissent la tâche ainsi que le financement entre les collectivités.

3.1 LE PROJET D'ORGANISATION DES PONTS ET CHAUSSES DANS LE DEPARTEMENT DU MONT-TERRIBLE DU 10 OCTOBRE 1793²².

Le projet met en place une organisation à trois niveaux très hiérarchisée : l'ingénieur, les inspecteurs et les conducteurs.

²² AAEB : MT 517.

- Le rôle de l'ingénieur est de rédiger des rapports d'information pour le directoire exécutif du département qui décide des travaux à effectuer. Il se consacre exclusivement aux éléments techniques des constructions. Il formule des avis sur les listes établies par les directoires de district pour les nominations aux postes de conducteurs. Le candidat idéal au poste d'ingénieur doit donc avoir de solides connaissances en géométrie, en architecture et dans la coupe du bois. Il doit être capable de lever des plans de routes ou de canaux. De plus, il doit effectuer des voyages d'inspection sur le terrain afin d'évaluer le travail des inspecteurs et des conducteurs, de déterminer et de planifier les travaux futurs et de résoudre les problèmes techniques. C'est pour cette raison qu'il est souhaité qu'il maîtrise les deux langues parlées dans l'ancien Évêché de Bâle : le français et l'allemand. Le salaire proposé est de 2400 livres, mais les frais de déplacement ainsi que les fournitures nécessaires à son activité restent à sa charge.
- Les inspecteurs agissent au niveau des districts. Il leur est demandé d'avoir essentiellement des connaissances en géométrie. Ils doivent effectuer des tournées régulières dans la circonscription qui leur est dévolue. Lors de la première de l'année, il dresse avec l'ingénieur la liste des défauts à corriger. Puis, au cours des tournées suivantes, il s'assure du bon avancement des travaux et en rend compte à son supérieur. Leur salaire est compris entre 600 et 1200 francs par ans.
- Les conducteurs ont pour fonction de surveiller l'avancement de chantiers précis, après que cette tâche ait été adjugée au rabais. Leur champ d'action est le canton. On leur demande peu de compétences spécifiques : ils doivent seulement savoir lire, écrire et un peu de calcul. Leur salaire se décompose en une partie fixe de 100 francs par an et une indemnité de 20 sols par lieue surveillée.

Cette organisation est plutôt originale. Elle s'inspire de l'organisation française par son aspect hiérarchisée et de celle existant dans l'ancien Évêché, en particuliers avec le rôle des inspecteurs qui n'est pas sans rappeler celui des conducteurs, tel que le définit l'ordonnance de police pour l'entretien des ponts et chaussée du 13 janvier 1760. Il faut ajouter que les spécificités culturelles du département du Mont-Terrible sont également prises en compte, puisque l'ingénieur doit parler aussi bien le français que l'allemand. Les responsables des

cantons de langue allemande sont très attachés au fait que la correspondance officielle soit rédigée dans leur langue maternelle et non uniquement en français²³. Une telle connaissance ne sera plus exigée par la suite. Enfin, il faut souligner l'importance, qui ira toujours croissante par la suite, portée à la qualité de ce personnel chargé de l'encadrement des travaux. Certes, il n'est pas demandé que tout ce personnel soit fortement spécialisé. Mais, un bagage technique minimum, adapté à la fonction exercée est exigé.

Ce projet est abandonné car il n'est pas conforme à l'organisation des Ponts et Chaussées en vigueur en France.

3.2 L'ORGANISATION DEFINITIVE DES PONTS ET CHAUSSEES²⁴ :

Très rapidement, l'organisation des services des Ponts et Chaussées sur le modèle des autres départements français se met en place.

- L'ingénieur en chef est la clé de voûte de l'organisation des Ponts et Chaussées dans le département. Issu de l'École des Ponts et Chaussées, il est nommé par le ministre de l'Intérieur. Selon l'instruction du 26 floréal IV, il est chargé de coordonner les travaux préparatoires de sa compétence. Sa mission principale réside dans la conception des projets. Il les présente pour accord au directoire exécutif du département et au ministre de l'Intérieur. Il est ensuite chargé de la rédaction des devis et des cahiers des charges des travaux à réaliser. Enfin, il doit s'assurer de la bonne exécution des travaux. Pour cela, il centralise les rapports décennaires des conducteurs principaux. Il leur donne des conseils pour les rédiger. Jobert rappelle notamment à Deplan qu'il doit indiquer les volumes extraits des carrières ainsi que toutes les informations utiles sur les ateliers de son ressort. Ces rapports doivent prouver l'assiduité des conducteurs à la tâche. Dans le cas contraire, il doit effectuer des rappels aux personnels "indélicats". Il a également une mission de conseil technique. Ainsi, au mois de brumaire III, il établit deux modèles de masses pour les communes : le premier sert à débiter les gros blocs dans les carrières et le second permet de réduire les moellons aux plus petites dimensions.

²³ A titre d'exemple, les administrations municipales de ces cantons se plaignent de ne pas recevoir les instructions régissant les fêtes révolutionnaires en allemand. Cela explique, selon eux les difficultés d'organisation et le manque de participation de la population, car il n'existe pas de traduction des chants patriotiques.

²⁴ AAEB : MT 517.

L'ingénieur en chef est également chargé d'établir une comptabilité courante des fonds qui lui sont confiés pour l'entretien des routes. Il doit dresser l'état des personnes travaillant pour son service afin que leur salaire puisse être liquidé. Comme on peut le constater ses tâches administratives, techniques et comptables sont très variées et très prenantes. Ses responsabilités sont plus grandes que celles de l'ingénieur dans le projet du 10 octobre 1793. Aussi, il dispose-t-il pour le seconder d'un bureau dirigé par un chef de bureau, d'un dessinateur géographe et d'un commis aux écritures. Une somme forfaitaire lui est attribuée pour les frais de fonctionnement.

- L'ingénieur ordinaire est sous la responsabilité directe de l'ingénieur en chef. Le département du Mont-Terrible n'en dispose que d'un seul François Strolz, ce qui constitue une lourde charge compte-tenu des distances à parcourir. Il est nommé le 4 floréal III à la place de Jobert, après avoir subi un examen de ses capacités supervisé par l'ingénieur en chef du département du Haut-Rhin. Selon l'instruction du 26 floréal IV, ses missions consistent à dresser des plans et des profils pour les projets de travaux pour le compte de l'ingénieur en chef. Il est également chargé de surveiller l'exécution des ouvrages et assure la visite des routes afin de déterminer les réparations à effectuer. Pour cela, il travaille en étroite collaboration avec les conducteurs principaux. Il intervient également dans les conflits lors de permis de construire. L'ingénieur ordinaire peut être amené à remplacer l'ingénieur en chef durant des périodes plus ou moins longues. Ainsi, Jobert est amené à assurer l'intérim lors du remplacement de Veinard par Le Masson. Pour assurer la continuité du service et éviter un trop grand retard, il demande de pouvoir ouvrir le courrier destiné à l'ingénieur en chef. Comme lui, il dispose d'une somme pour couvrir ses frais professionnels. De plus, il se fait rembourser ses frais de déplacement à raison de deux francs pour dix kilomètres. A titre d'exemple, nous reproduisons l'état des déplacements de l'ingénieur ordinaire Strolz durant le premier trimestre de l'an VI²⁵.
- Les conducteurs principaux et les conducteurs sont chargés de la coordination et de la surveillance des travaux respectivement au niveau des districts puis des cantons. Le conducteur principal est chargé d'assister l'ingénieur ordinaire lors de ses déplacements sur le terrain et au cabinet à Porrentruy. Des connaissances minimales sont exigées des postulants, tout particulièrement de ceux candidats au poste de

²⁵ AAEB : MT 519.

conducteur principal. Ainsi, le rapport de l'examen subit durant le mois de fructidor II par le citoyen Parrot fait apparaître la faiblesse de ses connaissances techniques : il ne sait pas faire de toisé, il est incapable de dessiner une carte et de lever un plan. De plus, une dictée révèle qu'il écrit mal. Tous ces éléments conduisent à rejeter sa candidature²⁶.

Une lettre de Jobert à Deplan datée du 8 pluviôse III, résume les qualités attendues d'un conducteur principal²⁷ :

“J’ai parlé de ta démission au Département. Il n’y aura pas de difficultés à l’obtenir dès que tu pourras être remplacé. C’est à quoi tu pourras t’occuper si tu es pressé de retourner chez toi. Mais, je dois te prévenir qu’il faut un homme écrivant proprement, bon calculateur, capable d’apprendre à dessiner et à lever les plans, que de plus il doit être d’un civisme reconnu, actif sans brutalité et d’une conduite irréprochable. Le sort des conducteurs tant principaux que particuliers va être singulièrement avantageux. Je compte toujours sur deux cents livres par année, mais il faut les connaissances dont je te parle. Tu sens bien qu’il faudrait préférer un homme de 25 à 30 ans, qui soit capable de venir travailler quelques mois au bureau de l’ingénieur pour l’aider et prendre des instructions sur toutes les circonstances de notre service qui doit se faire sur une même base. Je souhaite aussi que celui que tu proposeras sache l’allemand. Lorsque tu auras trouvé cet homme, qui n’est pas rare, il présentera sa requête au District de Delémont qui la visera et la fera passer au Département.

En attendant que tu sois remplacé tu voudras bien :

1° mettre les feuilles de travail qui sont entre tes mains en état, c’est-à-dire mettre le prix des journées à chaque individu, en faire le total selon le nouveau calcul de livres et décimes, les certifier et les faire arrêter par l’administration du District. Je t’observe à cet égard qu’aucune des listes que tu m’as envoyées n’étaient finies et que tu m’as laissé sur les bras toute cette besogne que tu dois faire toi même, étant de ton ressort.

2° Tu me procureras l’âge, les noms et prénoms de tous les conducteurs particuliers avec

²⁶ AAEB : MT 513.

des observations sur l'augmentation de traitement qu'on peut leur faire dans le rapport de leurs connaissances et de leur utilité dans notre patrie.

3° je te renouvelle la demande de donner à chacun des conducteurs particuliers la partie de l'inventaire de routes qui concerne leur atelier et de leur faire connaître sur le terrain les limites de chaque division. Je te préviens que tu ne pourras quitter ta place que cela ne fut fait.

- Un corps des cantonniers²⁸ est mis en place dans le département du Mont-Terrible dans le courant de l'an III. Quarante cantonniers doivent être choisis dans les communes bordant les voies principales. Ils sont chargés de l'entretien courant de portions de routes d'une longueur d'environ quatre kilomètres. Tous les jours ouvrés, ils doivent réparer les imperfections de la route et créer des revers d'eau pour éviter la formation de ravins. Pour cela, ils disposent d'un équipement standard composé d'une brouette d'une contenance d'un pied cube, d'une pioche, d'une griffe, d'un râteau, d'une masse de fer et d'une pelle. Ceux qui ne disposent pas d'un tel équipement peuvent l'acquérir au moyen d'une avance remboursable. Leur salaire est fonction du nombre de jours effectivement travaillés et d'une gratification en fonction des résultats et de la "satisfaction donnée". Dans le courant de l'an V, les cantonniers dépendent des entrepreneurs des travaux publics.

3.3 LES PROBLEMES DE L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES DANS LE DEPARTEMENT DU MONT-TERRIBLE.

LA QUESTION DES SALAIRES²⁹.

La question du salaire des employés des Ponts et Chaussées est un problème épineux. Les ingénieurs, les dessinateurs et les commis sont directement payés par l'État tandis que les conducteurs sont rémunérés avec des sommes prises sur le fonds destiné à la réparation des routes.

²⁷ AAEB : MT 513.

²⁸ AAEB : MT 523.

²⁹ AAEB : MT 518 - 519.

Le montant des salaires et leur calcul a connu d'importantes variations durant la période révolutionnaire. Ainsi, pendant quelques mois, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont été considérés comme des militaires. Cette mesure se justifiait parce que les routes étaient d'une importance vitale pour le déplacement des troupes. En donnant aux ingénieurs un statut de militaire, on pense qu'ils seront mieux à même de répondre aux besoins de l'armée. Cela se traduit par une augmentation de quinze à vingt-cinq francs de leur salaire. Ils étaient nourris, logés, habillés et chaussés par l'état contre le versement d'une somme, précomptée sur leur salaire. Cette disposition est annulée le 30 fructidor IV.

Voici, la grille salariale employée en l'an VII :

- Ingénieur en chef : 4000 francs par an.
- Ingénieur ordinaire : 2400 francs par an.
- Chef de bureau : 1200 francs par an.
- Dessinateur géographe : 1000 francs par an.
- Commis : 800 francs par an.
- Conducteur principal : 1000 francs par an.

L'ingénieur en chef et l'ingénieur ordinaire touchent en plus de leur salaire une indemnité correspondant à leurs frais de bureau. Au début de la Révolution, leur montant n'était pas fixe. Le 29 vendémiaire III, l'ingénieur en chef Vimard demande le paiement de mille deux cents francs. L'année suivante les deux ingénieurs demandent une somme de six mille six cent douze francs et cinquante centimes pour le seul mois de vendémiaire. Cette somme correspond principalement au bois de chauffage acheté pour l'hiver. Pour le reste, il s'agit de fournitures de bureau (papier, plumes, encres et couleurs), de frais d'éclairage et de frais d'entretien des bâtiments. Mais, pour faire des économies pour et pour éviter un accroissement trop rapide des coûts, la somme allouée au frais de bureau devient rapidement forfaitaire. Ainsi, en l'an VII, l'ingénieur en chef reçoit neuf cents francs par an et l'ingénieur ordinaire deux cents francs, en application d'une instruction du 30 frimaire an III. Si l'on compare ces forfaits avec les chiffres dressés pour le mois de vendémiaire an IV, il apparaît que le montant des frais accordés est très en dessous des dépenses réalisées.

Mais, l'essentiel du problème est ailleurs. Les salaires et les frais de bureau sont liquidés

trimestriellement. Les salaires sont payés très irrégulièrement. La commission des Travaux Publics dès le 21 messidor III cherche à accélérer le paiement des salaires. Elle rappelle notamment que l'ingénieur en chef doit dresser en double la liste des ingénieurs ordinaires avec leur adresse et des employés du bureau. Ces documents sont visés par l'administration centrale du département. Un état est envoyé à la commission des Travaux Publics qui émet les mandats de paiement. Ce procédé est destiné à favoriser une bonne gestion des fonds. Mais, malgré quelques progrès, la régularité du paiement des salaires est loin d'être acquise. L'ingénieur ordinaire Strolz se plaint ouvertement des retards. Il écrit notamment qu'il n'a pas reçu son mandat de paiement pour le premier trimestre de l'an V. En effet, les crédits sont épuisés car des avances ont été faites à divers agents militaires sur les fonds des Ponts et Chaussées pour régler des dépenses urgentes. Son mécontentement se transforme en exaspération comme le traduisent le contenu et surtout le ton de la lettre, oscillant entre colère et chantage, qu'il adresse à son supérieur hiérarchique l'ingénieur en chef Aubert, le 8 prairial an VII et que nous reproduisons³⁰ :

“Citoyen,

Je m'empresse de répondre à votre lettre de ce jour par laquelle vous m'invitez à faire la visite d'un pont près de Soyhières sur la route de Porrentruy à Bâle pour constater les dégradations qui y sont survenues et dresser un devis estimatif. Je vous préviens, Citoyen, qu'avec la meilleure volonté du monde, il m'est impossible de faire une tournée ou une course de quelques jours, si l'on ne me met à même de subvenir aux frais de voyage ; vous savez qu'il est dû aux ingénieurs et autres employés 15 mois de traitement et en outre mes frais de tournées des années 5 et 6 et il est inutile de vous répéter que nos ressources sont épuisées. Que l'administration centrale du Département engage le Receveur général à nous Payer une partie de ce qui nous est dû sur l'an 7, suivant qu'elle y est autorisée par les crédits qui nous ont été ouverts par le Ministre de l'Intérieur et les autorisations de paiement de la Trésorerie nationale et alors je m'empresserai de satisfaire votre demande, non seulement pour cet objet mais je me rendrai aussi sur la route près de Therwill et d'Oberwill pour constater l'état de plusieurs ponts qui exigent de promptes réparations. J'avais écrit le 13 du mois dernier au conducteur principal de Delémont pour avoir de lui des renseignements à ce sujet,

³⁰AAEB : MT 393.

mais ce conducteur, de la négligence duquel j'ai à me plaindre, ne m'a fait encore aucune réponse. Je pense, Citoyen, qu'il suffira que vous proposiez ce moyen à l'administration du Département pour que le bien du service l'engage à l'accepter.

Salut et fraternité

STROLZ"

De plus, les salaires sont payés en assignats ce qui démotive le personnel compte-tenu de la rapide dévaluation de la monnaie papier. Une lettre de l'ingénieur en chef datée du 21 thermidor III indique que le personnel ne veut travailler que pour du numéraire métallique. Il doit en acheter au prix des assignats. Enfin, il existe la « retenue sur les salaires publics », une retenue à la source sur les traitements, qui est d'autant plus mal acceptée par les fonctionnaires, qu'elle s'applique à des sommes dues non payées.

L'INSTABILITE ET LE MANQUE D'EFFECTIF³¹.

Le premier ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département du Mont-Terrible est le citoyen Bandinelli, un peintre, futur professeur à l'École centrale. Le 25 mai 1793, il démissionne du Directoire du Département pour exercer sa nouvelle fonction. Mais, cette nomination est rapidement invalidée, car il est inscrit sur la liste des Émigrés.

Le 4 pluviôse II, il est remplacé par Jobert de Belfort, secondé comme ingénieur ordinaire par Laville. Le ministre de l'Intérieur n'accepte pas cette nomination car Jobert ne possède pas, selon lui, assez de talents en mathématiques et en construction. Il propose et impose donc, le 22 pluviôse, la candidature de Veinard. Celui-ci a été formé à l'école nationale des Ponts et Chaussées, ce qui lui permet de savoir concevoir et diriger les plans nécessaires aux travaux publics. Il exerce les fonctions d'ingénieur ordinaire. Veinard retarde son arrivée à Porrentruy, en attendant la nomination de son successeur. Arrivé dans le département du Mont-Terrible, il fait passer à Jobert les examens pour devenir ingénieur ordinaire. Il transmet les résultats à la Commission des Travaux Publics qui approuve, à titre provisoire, le choix de l'ingénieur en chef, mais exige que Jobert justifie de ses connaissances en dessin pour qu'il soit confirmé.

³¹ AAEB : MT 517.

Le 29 brumaire III, Veinard se rend à Paris pour “les affaires de son service” et pour ses “affaires personnelles”. Il obtient sa nomination dans le département de la Loire. Il demande à ce que l’on désigne son successeur. Le 23 frimaire, la Commission des Travaux Publics nomme Le Masson. Dès le 18 nivôse, le nouvel ingénieur en chef avertit le directoire du Département que son arrivée est retardée. En effet, il prétend qu’il cherche dans le dépôt général une carte du Mont-Terrible plus précise que celle de Veinard. Il affirma que sans elle il ne peut pas travailler correctement. Le 17 pluviôse, il n’est toujours pas à Porrentruy. Pendant ce temps-là, Jobert assure l’intérim. Mais, celui-ci demande son remplacement, pour pouvoir retourner dans sa famille. Sur les conseils de Veinard, il nomme au poste d’ingénieur ordinaire Strolz, premier commis des Ponts et Chaussées à Colmar, après qu’il ait subi l’examen réglementaire. Quant à Le Masson, il travaille à dresser un calque de la carte du Mont-Terrible, à partir de la carte de Veinard, ce qui est long compte tenu de l’échelle employée. Ce n’est que le 4 floréal que Le Masson arrive à Porrentruy accompagné d’un commis dessinateur et d’un élève de l’École des Ponts et Chaussées. Strolz est définitivement engagé comme ingénieur ordinaire.

Mais, Le Masson obtient sa mutation pour la Seine Inférieure. Il est remplacé le 8 germinal IV par un ancien ingénieur chef Gagelin. Le département du Mont-Terrible déplore ce départ et le manque de moyens dont il dispose. De plus, son dessinateur géographe Louis Marie Charles Henri Mercier Dupaty, quitte son poste. Comme le 21 pluviôse V, Gagelin n’est toujours pas arrivé à Porrentruy, Strolz assure l’intérim. Il nomme successivement comme dessinateur géographe Raiset de Delle, puis Bandinelli et enfin son père Strolz, qui fait un temps aussi office de chef de bureau.

Un remplaçant à Gagelin est nommé : Le Gagneur. Pas plus que son prédécesseur, il ne rejoindra son poste. Le 22 germinal V, il est remplacé par Aubert, originaire du Maine et Loire. Strolz n’assurera plus l’intérim que lorsque le nouvel ingénieur se rend à Plombières pour prendre des bains.

Au total, huit ingénieurs en chefs se succèdent dans le département du Mont-Terrible. Même si l’on exclut les deux ingénieurs qui ne se sont pas déplacés, il faut constater que l’instabilité du personnel est très grande. Cela nuit à la cohérence des politiques mises en place. Le nouvel arrivant ne partage souvent pas les opinions de son prédécesseur. Pour Veinard et Le Masson, le séjour à Porrentruy n’est qu’une parenthèse dans leur carrière. Ils demandent rapidement

une mutation. Il faut attendre l'arrivée d'Aubert pour que l'on connaisse une certaine de stabilité. On aboutit également à des situations cocasses : Jobert, jugé incapable d'exercer les fonctions d'ingénieur en chef, est amené à assurer l'intérim en attendant l'arrivée de Le Masson. De même, Strolz est seul à la tête des Ponts et Chaussées pendant plus d'un an. Il s'acquitte de sa tâche avec courage et détermination, mais il ne peut empêcher le retard de s'accumuler : il ne peut être à la fois sur le terrain, concevoir des projets et répondre aux demandes du ministre de l'Intérieur. De plus, il regrette le manque de liaisons avec le seul conducteur principal en activité, Deplan à Delémont. Les six lieues qui les séparent ne leur permettent pas de se rencontrer et de coordonner leur action.

Le personnel du bureau est aussi très instable. Le poste de dessinateur géographe reste vacant pendant plus de trois mois. Le problème des salaires, évoqué plus haut, n'est pas étranger à cette situation. Enfin, il faut constater que le personnel du bureau, comme la plupart des "hauts fonctionnaires", est rarement originaire du département : le recrutement se fait essentiellement dans le Haut-Rhin. Existe-t-il un manque de personnel qualifié ? Est-ce une preuve de méfiance vis-à-vis des populations locales ?

En ce qui concerne les conducteurs tant principaux qu'ordinaires, l'instabilité est également importante. Les démissions ne sont pas rares en raison de la quantité de travail jugée trop importante compte tenu des distances à surveiller.

LA QUALITE DES AGENTS.

La question de la qualité des ingénieurs en chef et ordinaires ne se pose pas. Les premiers sont issus de la prestigieuse École des Ponts et Chaussées, gage d'une formation technique et administrative spécifique. Les seconds doivent passer un examen pour accéder à cette fonction. La qualité d'un ingénieur ordinaire, comme Strolz, n'est pas à démontrer. Le personnel formant le bureau de l'ingénieur en chef est également très spécialisé et de qualité. En revanche, la qualité professionnelle des conducteurs principaux ou ordinaires est plus difficile à évaluer. Notre seule source d'ensemble est une liste de ce personnel dressée par Jobert le 29 pluviôse an III. Elle nous indique l'âge et la profession des conducteurs du département du Mont-Terrible, ainsi que des remarques sommaires sur leurs aptitudes et leur activité. Mais, on ne connaît pas la portion de route qui leur est attribuée.

Le bilan est des plus mitigé. Les connaissances minimales exigées en calcul sont souvent faibles, rarement moyennes. La qualité de l'écriture est généralement médiocre. Les conducteurs principaux ne savent pas dresser des cartes ni établir de plans. Ils éprouvent de grandes difficultés à assurer la partie administrative de leur travail. La seconde partie de la lettre du 8 pluviôse III adressée à Deplan montre bien ses difficultés à dresser la liste des personnes à payer. Jobert se plaint de devoir faire un travail qui n'est pas de son ressort.

L'origine professionnelle des conducteurs ordinaires est très variée. Les plus efficaces sont en général ceux qui ont une profession en rapport avec les travaux publics, en particulier les maçons. Certains possèdent de bonnes connaissances en ce qui concerne les routes. Mais, rien n'est indiqué en ce qui concerne les ouvrages d'art. Mais, près d'un tiers de ces conducteurs se voit attribuer une remarque négative. A la faiblesse des connaissances s'ajoute souvent un manque d'activité, traduisant un manque évident de motivation. L'un d'entre eux envisage de donner sa démission. Pour palier à ce problème, l'ingénieur en chef Veinard avait proposé de réduire le nombre des conducteurs ordinaires à huit, à raison de quatre par district. Rien ne sera entrepris en raison de son départ.

4. LES POLITIQUES D'AMELIORATION DE LA CIRCULATION DES ROUTES.

4.1 LA POLICE DES ROUTES.

La première mesure prise dans le cadre de la police de la route date du 30 mai 1793. Elle cherche à réguler, à organiser et à fluidifier la circulation sur les routes en fixant des règles de conduite³².

Ainsi, les charretiers, les rouliers et les conducteurs de véhicules ne doivent désormais plus circuler de front, c'est-à-dire côte à côte sur la partie droite de la chaussée. Dans les convois, une personne doit se tenir à côté du premier véhicule de la file pour le diriger. Les arrêts ne peuvent se faire qu'au bord de la route. La gendarmerie est chargée de veiller au respect des règles de bonne conduite entre les conducteurs : les injures et les violences envers les chevaux d'autres conducteurs sont passibles du tribunal correctionnel.

Un certain nombre de règles de priorité sont mises en place. Les voitures de poste et les

³² AAEB : MT 517.

malles sont prioritaires, en raison de ce qu'ils transportent et des contraintes horaires auxquelles elles sont soumises. Ils doivent pouvoir dépasser les autres véhicules sans être mis en danger. De même, lorsque des troupeaux de moutons ou de cochons traversent la chaussée, tous les véhicules doivent s'arrêter pour les laisser passer.

Le décret de l'administration centrale du département du Mont-Terrible, daté du 5 pluviôse III, définit une nouvelle série de règles formant un règlement de police pour les routes et les ponts. Son objectif est de veiller à ce que les communications ne soient pas interrompues, en particulier dans les "pays de montagne" lors de la "saison rigoureuse". Les principales dispositions sont les suivantes³³ :

- Les municipalités ont la charge de la surveillance et de la sécurité des routes sur leur territoire.
- Il est interdit, sous peine d'amende, d'établir des amas de bois, de fumier sur les routes, car ils entretiennent une humidité permanente qui détériore la route.
- Il est interdit de construire des murs ou de poser des grilles en fer à moins de trois pieds des fossés sans autorisation. Il en est de même pour la construction de ponts, ponceau ou égout. Il n'est également pas possible de creuser de caveaux ou d'installer des fontaines.
- Les municipalités doivent assurer le déblaiement des routes en cas de neige ou d'éboulis. Les personnes employées sont rétribuées sur le fonds destiné à l'entretien des routes³⁴. Les municipalités doivent prendre l'avis de l'ingénieur ou du conducteur principal si les travaux nécessaires à la remise en état dépassent vingt livres. Dans le cas contraire, elles peuvent se contenter de celui du conducteur particulier.
- Toutes les négligences doivent être dénoncées.

Qu'elle est l'impact de ses mesures ? Il est faible à ce que l'on peut en juger en lisant les rapports concernant l'état des routes. Un rapport d'inspection de l'ingénieur ordinaire Strolz sur la route de Paris, au niveau des communes de Courchavon, Courtemaîche et Buix nous décrit une chaussée rendue dangereuse pour les voyageurs, surtout la nuit, car elle est encombrée par des tas de bois et de fumier. De plus, des haies sont plantées sans autorisation

³³ AAEB : MT 392 - 394 (Police des Ponts et Chaussées).

³⁴ Lors de son voyage en Italie, le prince Frédéric fut contraint de payer dix hommes pour lui ouvrir la route, après de fortes chutes de neige au niveau de Pietramala. SCHICKARDT (H), *Voyage en Italie- Reiss in Italien (1599 - 1600)*, Commenté et illustré par A BOUVARD, SEM, 2002, p. 176. On retrouve également ce souci de confier aux communautés locales la responsabilité du maintien de la circulation sur les routes en

sur le bord des fossés. Enfin, certaines constructions anticipent sur la route, tout particulièrement celle du tonnelier de Buix, Jean Pierre Beuser. La mission du personnel des Ponts et Chaussées est de rétablir la liberté de circulation et de lutter contre l'empiétement des particuliers sur un espace public. Toutefois, il semble que ce champ d'action a été négligé. Nous possédons peu d'informations sur les initiatives prises pour faire respecter l'alignement des maisons ou pour faire enlever les obstacles sur les routes. De plus, l'ingénieur ordinaire est seul à l'origine des rapports. Les conducteurs principaux et ordinaires ne semblent avoir pris aucune initiative dans ce domaine. Ce faible intérêt pour l'application des mesures de police de la route est une conséquence de la faiblesse et de l'instabilité des effectifs. L'administration des Ponts et Chaussées est contrainte, faute de temps, de se concentrer sur l'entretien des routes. Le reste arrive au second plan des préoccupations alors que le lien avec l'entretien des routes est évident.

4.2 LA REDUCTION DU NOMBRE DES CHEMINS VICINAUX³⁵

L'instruction du 23 messidor V du ministre de l'Intérieur définit les chemins vicinaux comme ceux favorisant les liaisons entre les communautés et favorisant l'exploitation des terres. Cependant, il s'alarme de leur multiplication anarchique. Il demande donc aux départements de les recenser et de réfléchir à leur utilité réelle. Les chemins utiles appartiennent au domaine national en vertu de la loi du 1er décembre 1790, tandis que les chemins inutiles doivent être rendus à l'agriculture après avoir été vendus aux enchères au profit de la Nation. Un effort tout particulier doit être porté à l'amélioration des mauvais chemins dont l'utilité est prouvée pour que les communications soient permanentes.

Cette instruction est relayée dans le département du Mont-Terrible le 27 vendémiaire VI. Un arrêté, daté du 9 nivôse, précise les modalités de travail. Dans chaque commune, l'agent, son adjoint et quatre ou cinq des cultivateurs "les plus instruits" sont invités à procéder à des reconnaissances sur son territoire afin de déterminer l'utilité de chaque chemin et sentier. L'exécution de l'arrêté est difficile. Seuls les cantons de Montbéliard, Cornol et Saignelégier ont répondu le 24 germinal. Dans le canton de Moutier, les reconnaissances ont lieu dans le courant du mois de floréal. Au mois de messidor, seules les réponses des cantons de Glovelier et de Sainte-Ursanne sont venues s'ajouter aux précédentes. Le travail prend un retard

cas de neige dans l'ordonnance du prince-évêque de Bâle datée du 13 janvier 1760.

considérable. Les états dressés sont d'une très inégale qualité : certains se contentent de dresser une simple liste des chemins tandis que d'autres donnent plus d'informations sur leur localisation et leur qualité. L'état général pour le département n'est constitué que le 28 frimaire VII. Ses rédacteurs constatent que de nombreux chemins ont été volontairement oubliés et que la liste des sentiers à supprimer est dictée par des conflits d'intérêts entre communes ou entre particuliers. Ainsi, dans la commune de Courchavon, on estime qu'il faut supprimer le chemin qui monte la combe en direction de Chevenez car il favorise le vol de bois. De même à Reclère, Germain Beuclais se plaint que les passants lui volent des fruits dans son verger et lui font perdre du fourrage sur une distance de cent pas.

5. L'ENTRETIEN DES ROUTES ET DES OUVRAGES D'ART.

5.1 LA QUESTION DU FINANCEMENT PAR L'ÉTAT.

La question de l'importance des fonds à consacrer à l'entretien des routes est fondamentale. Nous avons déjà évoqué les difficultés de l'administration des Ponts et Chaussées à payer ses employés et le manque de crédits pour la réalisation de la liaison de Porrentruy à Ferrette. Sur la période de 1793 à 1800 les ingénieurs en chef ont porté l'essentiel de leur attention à l'entretien des routes.

L'État est mis à contribution pour aider les départements à entretenir le réseau routier. Dès le 22 mai 1792, le prêt d'une somme de 1,2 millions de livres est voté par la Législative, chiffre inférieur de 300000 livres à la demande du ministre de l'Intérieur Roland. Ces fonds sont destinés à la réparation des routes frontalières et côtières, ainsi qu'aux voies assurant le ravitaillement de Paris. Le 22 février suivant, la Convention accorde un nouveau crédit de dix millions de livres, destinés essentiellement aux régions frontalières de l'Est, du Sud-Est et à la façade atlantique. Le comité des Ponts et Chaussées propose même de revenir sur la loi du 22 décembre 1789 pour confier au pouvoir central la maintenance des principales routes stratégiques. Désormais, la politique routière est intimement liée à la politique militaire.

³⁵ AAEB : MT 527.

Le cas de l'entretien et de la réparation des ponts est significatif. Pour gérer au mieux la pénurie de crédits, l'État utilise le critère de l'utilité³⁶.

En ce qui concerne le pont d'Arlesheim, emporté par lors de la fonte des neiges par des morceaux de glace charriés par la Birse, l'ingénieur en chef Jobert estime que ce n'est pas à l'Etat de financer la reconstruction. En effet, selon lui, le pont ne dessert que quelques maisons particulières, qu'il ne permet pas de rejoindre des forêts fournissant du bois de chauffage ou de construction. Enfin, le pont n'est pas situé sur un axe principal. Mais, l'avis de l'ingénieur en chef n'est pas suivi. Les autorités départementales estiment que le pont doit être reconstruit et entretenu aux frais du Trésor en raison de son intérêt pour le transport du bétail, qui fait baisser le cours des denrées alimentaires.

Dans le cas du pont d'Angenstein, également situé sur la Birse, l'ouvrage est utilisé à la fois pour le transport de bois et pour le passage des troupes. Son utilité est rapidement définie. Mais, le problème est de savoir quel est l'usage dominant, et par conséquent qui va prendre à sa charge les réparations. Le ministère de la Guerre refuse de les payer car les dégradations sont, selon lui, le fait des transports de bois. Le nouveau pont sera donc réalisé au frais du Trésor, d'autant plus que le citoyen Noël, qui est à l'origine de la demande a réussi à prouver l'existence d'un péage sous l'Ancien Régime, destiné à financer son entretien. Aubert prépare un devis estimatif des réparations le 20 brumaire VI : Il s'élève à 2713 francs 72 centimes, pour des poutres en sapin et en chêne. Mais, les retards se multiplient : il manque le devis, puis les plans et les profils dans le dossier transmis à Paris. Le 18 vendémiaire VII, la commission des Ponts et Chaussées demande des modifications pour réduire le coût. De plus, elle constate que le pont n'étant pas sur une grande route. Par conséquent, le coût de l'ouvrage ne peut être supporté par les finances de l'État. Elle propose d'utiliser plutôt le produit de la taxe d'entretien des routes, mais la création d'une barrière est impossible car le pont est sur un chemin vicinal. Ce refus de financer cette reconstruction est confirmé l'année suivante par le conseiller d'État chargé des Ponts et Chaussées.

L'État, par mesure d'économie budgétaire, souhaite investir le moins possible dans l'entretien des routes et des ponts. Lorsque des sommes sont prévues à cet effet, elles sont inscrites pour

³⁶ AAEB : MT 520. (Sur l'état de ces ponts on se reportera au paragraphe 4.3).

une valeur en assignat. Comme la valeur de cette monnaie papier diminue chaque jour, le montant disponible pour effectuer les travaux aussi. Plusieurs solutions se présentent pour réparer les routes. Tout d'abord, les deux options dérivées des cahiers de doléances de 1789, le recours à la réquisition de villageois et le paiement d'une taxe. Enfin, le recours à des entrepreneurs privés constitue une troisième solution.

5.2 LE RECOURS A DES ENTREPRENEURS PARTICULIERS.

Pour réaliser les travaux d'entretien, les départements ont tout d'abord recouru à des entrepreneurs privés qui se voient confier la gestion d'une portion définie de route. Pour réduire le coût des travaux, l'adjudication se fait au rabais. Dans une demande d'homologation d'adjudication datée du 26 prairial II, adressée aux autorités du département de la Haute-Saône, on peut lire « nous avons fait notre possible pour les procurer au plus bas prix »³⁷. Elle a lieu en général dans la maison commune du chef-lieu de district ou de canton, en présence de commissaires de l'administration départementale, de représentants des administrations financières et de responsables des Travaux Publics, après qu'une publicité de la réunion ait été faite. L'adjudication est précédée par la lecture des conditions du contrat. Ainsi, le 25 prairial III, Claude Simon Semonin d'Arcey obtient un atelier allant de la limite du Doubs à la première borne de l'ancienne portion de route de la commune de Désandans sur la route de Lyon à Strasbourg, pour la somme de 4839 livres. Le même jour, il devient adjudicataire de toute la route traversant la commune de Désandans pour 4285 livres. Il s'engage pour ces sommes à nettoyer les ornières de la chaussée et à les combler avec des pierres prises dans les champs voisins, à ôter la terre et la boue, à curer les fossés. Il présente Jean Baptiste Georgeot d'Arcey comme caution solvable pour garantir l'exécution des travaux³⁸.

Par la suite les devis soumis aux entrepreneurs deviennent de plus en plus précis, comme en témoigne celui établie par l'ingénieur ordinaire Strolz en l'an V³⁹.

- Le premier souci est l'utilisation de matériaux de qualité. Les cailloux et les graviers, fournis par l'entrepreneur, doivent être extraits uniquement des carrières et de gravières

³⁷ ADD : L 1097.

³⁸ AAEB : MT 525.

³⁹ AAEB : MT 523.

désignées par les ingénieurs ou les conducteurs principaux. Le gravier doit avoir la grosseur d'une noix et le sable doit être passé à la claie pour être purgé de la terre. Le stockage est également normalisé. Cailloux et graviers sont disposés en tas réguliers de 34 cm³ sur une ligne parallèle à trente centimètres de la crête du fossé.

- La moitié des matériaux stockés est utilisée immédiatement pour le rechargement des routes de neuf à douze pieds sur une épaisseur de deux à quatre pouces pour former le bombement. Les boues sont retirées et mises sur les talus ou sur les champs, si elles peuvent servir d'engrais. Mais, en aucun cas elles ne doivent être jetées dans les fossés.
- L'entrepreneur doit employer un cantonnier. Tous les jours ouvrés, il doit réparer les plus petites imperfections de la route, créer des revers d'eau pour éviter l'apparition de crevasses. Il doit être équipé d'une pelle, d'une pioche, d'un râteau et d'une brouette.
- L'entrepreneur doit également faire essarter les bois, les buissons et les haies qui bordent la route, sauf à proximité des précipices. Il veille également au respect des fossés tant par les cultivateurs, qui cherchent à les mettre en culture, que par les voyageurs.
- L'entrepreneur est seul responsable de son chantier. Il ne peut pas soustraire. Il touche les quatre cinquièmes des sommes prévues durant le cours du contrat en fonction de l'état d'avancement des travaux. Le solde ne lui est versé qu'après la rédaction d'un procès-verbal de réception favorable par l'ingénieur et le commissaire de l'administration du département.

Malgré la publicité faite, les adjudications attirent peu de monde. Dans le cas des routes autour de Désandans, que nous avons évoqué plus haut, seuls Jean Carrel de Bart et Claude Simon Semonin se présentent pour faire des propositions.

Ce n'est pas un cas isolé. En l'an VI, une seule personne répond à l'appel d'offre lancé par l'ingénieur ordinaire Strolz pour réparer un mur de soutènement de la route de Porrentruy à Bâle. Même si les tarifs proposés essaient de tenir compte des difficultés propres à la réalisation de travaux dans une région escarpée, il semble que le délai de cinq décades pour réaliser les travaux est beaucoup trop court. De plus, le fait qu'il faille fournir une caution et que l'entrepreneur soit responsable de l'ouvrage pendant les deux années qui suivent sa réalisation ont dû en décourager plus d'une personne qui aurait pu être intéressée⁴⁰. A Montbéliard, les explications sont clairement indiquées : « les citoyens qui se sont présentés

⁴⁰ AAEB : MT 523.

ont allégués la cherté excessive des denrées, des journées de manœuvres »⁴¹.

5.3 LA REQUISITION DES POPULATIONS VILLAGEOISES.

La réquisition des populations villageoises est envisagée dans deux cas : d'une part pour faire face à une réparation urgente et d'autre part pour assurer l'entretien régulier des routes, dans le cas où les appels d'offre aux entrepreneurs se révéleraient infructueux.

Dans le premier cas, il s'agit de procéder à des réparations urgentes, qui ne peuvent être différées sous aucun prétexte. Le recours à la procédure de l'adjudication au rabais est alors trop longue et trop lourde pour répondre à un besoin immédiat. Ainsi, c'est cette procédure qui est utilisée pour réparer la rampe de Grandgourt : la route de Paris risquait d'être coupée et une partie des liaisons avec le reste de la France avec elle. Les travaux sont entrepris immédiatement avec l'aide de la population des villages voisins. En l'an VIII, les habitants de Porrentruy sont mis à contribution pour dégager une coulée de boue qui coupe la route près de la porte de la Victoire nationale. La même année, l'ingénieur ordinaire Strolz propose d'employer pendant trois jours trois voitures et deux manouvriers pour procéder aux premiers travaux de comblement d'un trou de huit mètres à Damvant. En hiver, les populations villageoises sont également mises à contribution pour dégager les routes lors d'importantes chutes de neige⁴².

Dans le second cas, les populations villageoises doivent assurer elles-mêmes les travaux d'entretien des routes en l'absence d'entrepreneur décidé à l'assumer. Les cahiers de doléances en Franche-Comté ont montré que les populations rurales ne sont pas forcément hostiles à une prestation en nature. Pourtant, les ordres de réquisitions adressés par l'administration départementale sont mal perçus par les paysans, qui y voient un retour déguisé de la corvée d'autant plus insupportable que ces tâches se cumulent avec les travaux des champs. Cette impression est confirmée par le témoignage du futur colonel d'artillerie Antoine-Augustin-Flavien Pion des Loches, qui note lors de son séjour à Bartenheim au mois d'octobre 1793 : « Nous restâmes là huit jours, occupés à rouler la brouette et à casser des pierres sur un chemin en construction. En attendant qu'on nous apprît notre métier (de soldat),

⁴¹ ADD : L 1097.

⁴² AAEB : MT 524 et MT 526 a).

on nous ramenait à la corvée »⁴³. De plus, les sommes proposées en dédommagement de journées effectuées sont versées en assignats, monnaie peu appréciée car sa valeur diminue de jour en jour.

Les villageois travaillent sur une portion de route déterminée, durant un nombre de jours déterminés, sous la direction d'un conducteur chargé d'appliquer le devis fixé par l'administration du département en concertation avec l'ingénieur en chef. Ainsi, le 23 pluviôse II, les municipalités du canton de Clairegoutte sont invitée à profiter du temps favorable pour reprendre les travaux sur la route reliant Paris à Bâle, avant que les habitants ne soient accaparés par les travaux des champs⁴⁴. Mais, la mauvaise volonté est importante. Quelques exemples parmi d'autres suffisent :

- Le 15 prairial II, le département de la Haute-Saône constate que les habitants des villages de Magny d'Anigon, de Clairegoutte, de Frédéric-Fontaine, de Belverne et d'Etobon n'ont pas obéit aux réquisitions pour réparer la route de Paris à Bâle. Ces travaux représentent vingt-cinq toises cubes de terrassement et quarante trois toises deux pieds cubes de rechargement. Pourtant, ils sont rendus nécessaires par le grand nombre de passages de voitures chargées de vivres et de fourrages pour l'armée⁴⁵.
- Les communes chargées de l'entretien de la route reliant Villersexel à Montbéliard ont fait preuve de beaucoup de négligence dans leur travail en 1793⁴⁶.
- Durant l'été 1794, les administrateurs du district de Montbéliard multiplient les demandes et font pressions sur les maires pour que les travaux de réparation des routes reprennent jusqu'à la moisson. Mais, ces appels connaissent peu d'écho. Les villageois réquisitionnés ne répondent pas aux appels en prétextant du mauvais temps⁴⁷.
- La municipalité de canton de Cornol refuse de travailler sur la route dite de la Malle Cote ou montée de Cornol, car elle ne se trouve pas sur son territoire mais sur celui d'Alle⁴⁸.
- Le conducteur principal Jean Denis Bataillon, lors d'une de ses inspections, ne trouve que le seul Etienne Boelle entrain de réparer la route de Porrentruy à Courchavon. Il affirme que les autres personnes réquisitionnées préfèrent travailler pour des cultivateurs en

⁴³ PION DES LOCHES (AAF), *Mes campagnes 1792 – 1815*, CHIPON-PINGAUD, 1995, p. 13.

⁴⁴ ADD : L 1097.

⁴⁵ ADHS : 42 L 8.

⁴⁶ ADHS : 42 L 7.

⁴⁷ ADHS : 42 L 10.

⁴⁸ AAEB : MT 392 – 394.

échange d'un faible salaire en numéraire et pouvoir ainsi se nourrir que de toucher des assignats⁴⁹.

- La ville de Porrentruy ne réquisitionne pas le nombre nécessaire de voitures pour assurer la part des travaux qui lui est confiée. Seules deux ou trois voitures sont présentes sur les ateliers alors que huit sont attendues. De plus, la durée de travail se limite à six ou sept heures alors que la journée de travail doit s'étendre de sept heures à dix-sept heures⁵⁰.
- Les villages envoient des femmes pour effectuer les travaux de réparation pendant que les hommes travaillent dans les champs. C'est l'attitude adoptée, entre autre par les habitants de Bressaucourt, durant une partie de l'an III⁵¹. Le conducteur Theubet, chargé de cette zone, demande à l'administration départementale d'interdire au plus vite de telles pratiques.

Dans certains cas, les relations entre les villageois et les conducteurs chargés de coordonner les travaux sont plus que tendues, comme le montrent les deux extraits de lettres que nous reproduisons ci-dessous.

1° Le 8 vendémiaire V, l'ingénieur ordinaire Strolz informe l'administration départementale d'un incident survenu à Buix, où les voituriers n'aiment pas que l'on regarde de trop près le travail qu'ils fournissent pour la collectivité :

«J'ai l'honneur de vous prévenir que quelques communes se sont rendues en exécution de votre arrêté du 9 fructidor dernier sur la route de Porrentruy à Belfort où elles ont rechargé leurs anciennes tâches pendant deux jours seulement, ayant promis de reprendre les travaux dès que le récolte des grains avoines etc serait faite. Les autres communes telles que Porrentruy, Coeuvre et Montignes ont promis de s'y rendre sous peu de jours.

Je vous informe aussi que les conducteurs m'ont porté des plaintes contre plusieurs voituriers et manœuvres, principalement ceux de la commune de Buix, qui ont menacé de frapper le conducteur Theubet et dans la visite que j'ai faite de cette route, j'ai été moi-même insulté en présence de témoins par les voituriers de cette commune, dont

⁴⁹ AAEB : MT 523.

⁵⁰ AAEB : MT 513.

⁵¹ Idem.

j'ignore encore le nom lorsque je leur ai représenté que le travail s'exécutait mal.⁵²»

2° Une réponse de l'administration départementale à un cas d'insubordination à Bressaucourt montre que de tels incidents ne doivent pas rester impunis. La force publique est requise pour assurer le bon déroulement des travaux demandés :

«Considérant que la résistance coupable qu'ont mis les habitants et commissaires de la commune de Bressaucourt à exécuter les travaux sur la route selon les instructions que le conducteur particulier a du leur donner, tend à augmenter le mauvais état des rotes au lieu de les mener à la perfection dont elles ont besoin, que les invectives lâchées par lesdits habitants contre le conducteur Theubet, agent nommé par l'administration est une preuve de leur égoïsme et de leur peu d'attachement à ce qui intéresse la chose publique et de leur peu de respect pour ce qui émane des autorités légalement constituées [...] il sera de suite envoyé un gendarme en garnison dans ladite commune et ce aux dépens de ladite commune jusqu'à ce que le travail soit exécuté »⁵³.

Comment interpréter une telle attitude de la part des populations ? Une réponse simple consiste à y voir une attitude contre-révolutionnaire, dirigée par des éléments de l'aristocratie n'ayant pas émigrés. Mais, Jobert dans une lettre se refuse à croire à une explication qu'il estime trop simpliste. En effet, il estime que l'attitude adoptée par le conducteur vis-à-vis des manouvriers et des voituriers réquisitionnés est un élément capital pour la bonne exécution des tâches. Il prêche pour la douceur aux dépens d'attitudes plus autoritaires⁵⁴

« Aujourd'hui 2 frimaire an 36 de la République française une et Ind[ivisible], le Citoyen Koller conducteur de la partie de la route de Porrentruy aux Rangiers se soit présenté à la municipalité de Miécourt ou n'ayant trouvé que l'agent et un officier municipal, leur ayant demandé pour quelle raison les habitants tant voituriers que manœuvriers ne se pas trouver le 29 brumaire dernier et jour suivant sur la partie de route qui leur avait été assignée au printemps dernier conformément au désir de l'arrêté du district du dit Porrentruy du 12 brumaire aussi dernier. Sur quoi les sousignés ont répondu que ledit jour 29 il avait fait une forte gelez capable d'empêcher

⁵² Idem.

⁵³ Idem. (Au vu de ces deux extraits, on comprend mieux pourquoi Theubet envisage de donner sa démission).

⁵⁴ AAEB : MT 392 à MT 394.

ledit travail, le 1^{er} frimaire de la pluye et le 2^{dit} une partie de la dite sont en réquisition pour conduire du foin dans le magasin militaire de Porrentruy.

Fait au dit Miécourt les jours, mois et an que dessus.

Signatures. »⁵⁵

Un rapport de l'ingénieur en chef Le Masson apporte également un regard critique sur les réquisitions des villageois. Il reconnaît que le choix de faire travailler les communes à la journée n'est pas le système le plus fructueux et le plus économique. Les pertes de temps et les malfaçons liées à la mauvaise volonté, aux défauts de connaissances et à la faible activité des conducteurs chargés de la surveillance sont nombreuses. L'hiver est une saison peu propice aux réparations. De même, les paysans disposent de peu de jours de disponibles pour venir travailler sur les ateliers durant l'été. Dans le même temps, il constate qu'une multiplication des piqueurs pour assurer une surveillance plus étroite des différents chantiers est impensable en raison de son coût prohibitif. Pour améliorer le travail, Le Masson propose d'introduire une plus grande souplesse dans le système des réquisitions des communes. Fort de son expérience, il propose de fixer aux communes la quantité de matériaux à fournir sur la longueur du chantier et de leur préciser la qualité requise pour les matériaux. Des tas pourront être constitués avant d'être employés au rechargement. De plus, les communes ne doivent plus être réquisitionnées à des dates précises. Au contraire, les autorités départementales doivent leur indiquer un créneau de temps durant lequel les autorités municipales peuvent librement planifier l'exécution des travaux. Le paiement suivra immédiatement la procédure de réception. Pour Le Masson, les avantages de ce système sont considérables :

- Le travail est réparti librement au sein de la communauté villageoise, ce qui la responsabilise en lui donnant le choix de la date des travaux.
- Les piqueurs ne sont plus indispensables, ce qui occasionne une économie financière importante.
- Les malfaçons peuvent être directement imputées à la communauté, qui sera chargée de les réparer.

Pourtant, malgré les avantages de cette nouvelle répartition des tâches, le rapport de Le

⁵⁵ AAEB : MT 393.

Masson n'a débouché sur aucune réalisation concrète.

5.4 LES BARRIERES ET LA TAXE D'ENTRETIEN DES ROUTES⁵⁶.

LA MISE EN PLACE DE LA TAXE D'ENTRETIEN DES ROUTES.

Les solutions pour assurer l'entretien des routes, que nous venons d'évoquer ne sont pas satisfaisantes à plus d'un titre. Les entrepreneurs craignent de ne pas être payés et se montrent frileux à répondre à des appels d'offre aux conditions draconiennes. De leur côté, les paysans refusent, parfois violemment de travailler sur les routes alors que les travaux des champs devraient monopoliser toute leur énergie pour une rémunération en assignats. De plus, le manque de moyens oblige les ingénieurs à se concentrer sur l'entretien des routes les plus importantes. Pour l'an V, l'étude des devis estimatifs montre que l'essentiel du budget est consacré au terrassement et au rechargement des routes. Les éléments contribuant à la sécurité (garde-fou) ou à la solidité des voies (murs de soutènement) sont négligés. Enfin, les sommes conservées pour palier à une dépense imprévue sont faibles. Il faut également souligner que certains axes paraissent privilégiés, en raison de leur importance stratégique. Ainsi, les investissements moyens par kilomètres sont plus importants sur les axes Porrentruy - Bâle, Porrentruy - Paris, Porrentruy - Besançon et Lyon - Strasbourg. Les autres routes d'importance départementale se situent dans la moyenne des investissements. Rien n'est fait pour assurer l'entretien des routes et des chemins d'intérêt local. Enfin, il ne faut pas oublier que le Directoire désire restaurer le réseau routier sans que cela engendre un coût trop important pour les finances publiques. Par conséquent, l'instauration des barrières donne l'impression de satisfaire tout le monde. Ce système s'inspire de diverses expériences tentées en Europe et tout particulièrement dans les anciens Pays-Bas autrichiens. Le principe est simple : une série de bureaux de péage établis le long des axes majeurs de circulation permettent de percevoir un produit qui permet à la fois de faire payer le service et d'autre part de couvrir les frais de réparation et d'entretien.

Au total, 1200 points de péages doivent être établis avec une barrière en bois et un bureau tenu par deux ou trois militaires retraités ou invalides. Leur exploitation se fait tout d'abord

⁵⁶ AAEB : MT 528, MT 1248 (liasse 4), 52 J 147 pièce 26.

selon un système de régie puis quand la mission de restaurer le réseau routier sera accomplie, de nouveaux péages seront établis et l'ensemble sera affermé.

François de Neufchâteau souligne que les routes sont de plus en plus dégradées et que la population manifeste de plus en plus son mécontentement. Le Directoire entreprend de réformer le financement de l'entretien des routes en instaurant une taxe visant les personnes qui dégradent les routes (loi du 24 fructidor V), qui est perçues à des barrières (loi du 9 vendémiaire V). Cet ensemble de textes prévoit que les redevables seront "ceux qui à raison de leur commerce usent et dégradent les routes". Il semble s'agir d'appliquer un principe proche de celui de l'usager - payeur.

Le mode de calcul de la taxe est compliqué et connaît une évolution permanente. Il est tout d'abord précisé dans la loi du 3 nivôse VI : le droit sera proportionnel à la distance parcourue. Puis, il sera modifié par la loi du 14 brumaire VII, qui définit le prix en fonction de tranches de cinq kilomètres. Enfin, Bonaparte impose que le droit doit être un multiple de cinq centimes le 7 germinal VII. Mais, Cette tarification est encore compliquée par les nombreuses exceptions et les contraintes qu'elle engendre. Ainsi, en réalité, seuls les chariots et les chevaux sont soumis : les commerçants et les voitures transportant des particuliers sont concernés. Les propriétaires de voitures de roulage doivent identifier leur véhicule en peignant sur une plaque, clouée à l'avant gauche, leur nom et leur domicile Les paysans ne sont en général pas soumis à la taxe, alors que nous avons vu qu'ils sont responsables d'une part non négligeable des dégradations causées aux routes.

Il existe des exemptions :

- Les animaux se rendant aux pâturages et ceux nécessaires à l'exploitation de la terre.
- Les troupes de cavalerie, les gendarmes, les soldats...
- Les ingénieurs des Ponts et Chaussées dans le cadre de leur mission.
- Les véhicules transportant les grains, farines et engrais pour les usages journaliers, habituels et domestiques.
- Le service postal.
- Les véhicules transportant le salpêtre. Cette mesure sera rapidement rapportée.

Il existe des modérations :

- Les agriculteurs se déplaçant à moins de 20 kilomètres quand ils ne transportent pas de grains ne paient que les 5 premiers kilomètres.

- Les véhicules transportant des mines, des minerais et du combustible. Ainsi, Voisard entre en conflit avec le directeur des forges d'Audincourt, Rochet. Ce dernier adresse une pétition afin d'obtenir l'entière exemption de droit pour les mines et autres produits transportés au profit des forges. Voisard demande une « juste et préalable indemnité ». Le coeur du problème est de savoir si ces produits peuvent bénéficier des exemptions définies dans la loi. Il s'ensuit alors un volumineux échange de lettres, de mémoires, de jugements, de demande d'arbitrage auprès du conseiller d'Etat Cretet... Rochet obtient de bénéficier de la modération : ses voitures paient une somme forfaitaire à condition de justifier le règlement des sommes au barrières d'Héricourt et d'Arcey⁵⁷. Le 12 germinal IX, Rochet établit un certificat dans lequel il estime à 2500 véhicules attelés de 3 ou 4 chevaux et 1500 véhicules attelés de 2 bœufs passant par la barrière de Montbéliard⁵⁸.

L'application de ces dispositions pose d'importants problèmes. Ainsi, à Montbéliard, on assiste, en l'an VIII, à un échange de lettres entre le maire Surleau et Voisard, préposé des barrières au sujet de l'exemption du droit pour les voitures transportant des grains nécessaires au ravitaillement de la ville. Voisard refuse obstinément des les accorder, car il est procédé de la même façon à la barrière de Delle. Surleau écrit au sous-préfet afin que Voisard rende les « droits mal reçus ». Il l'accuse d'ingratitude car il l'a aidé lors de l'installation de la barrière et de l'aménagement des bureaux. Il laisse transparaître que Voisard a recourt à l'intimidation pour obliger les récalcitrants à acquitter leurs droits⁵⁹.

Les fonds récoltés doivent servir au financement de l'entretien des routes nationales ou d'intérêt local ainsi qu'à celui des ouvrages d'art.

Dans une lettre datée du 25 thermidor VI, François de Neufchâteau rappelle que l'instauration de la taxe d'entretien des routes respecte la volonté des États et des cahiers de doléances, tout particulièrement en Alsace et en Lorraine. On semble se rapprocher de la prestation en numéraire demandée par les cahiers de doléances des villes franc-comtoises.

L'instauration de cette nouvelle taxe déclenche une vague de protestation dans le département du Mont-Terrible comme le montre la lettre adressée par les administrateurs au Ministre de

⁵⁷ ADD : 2 J 22.

⁵⁸ AMM : 3 D 20.

⁵⁹ ADD : 2 J 22.

l'Intérieur. Ils rappellent tout d'abord la situation financière catastrophique dans laquelle ils se trouvent : ils n'ont pas touché leurs indemnités depuis près de dix mois. Ils sont également contraints d'avancer les frais postaux sur leurs propres deniers. Mais, surtout, ils contestent l'intérêt du nouveau système pour le département du Mont-Terrible. En effet, ils précisent que sa géographie se compose principalement de montagnes et d'étroites vallées. De plus, les principales communications se font par les routes de Belfort, de Besançon et de la Suisse, ce qui risque de conduire les habitants du département à payer un droit de passe auquel ne seraient pas assujettis les habitants des départements voisins. Enfin, le nombre de chevaux nécessaires au transport est plus important en raison du grand nombre de rampes à franchir, donc le montant de la taxe est plus important, ce qui à terme risque de renchérir le coût des marchandises. Par conséquent, les administrateurs demandent la suspension du droit de passe et proposent le versement au Trésor d'une somme annuelle de dix mille livres, car le produit de la taxe, selon eux, ne couvrira pas les dépenses.

La réponse du Ministre de l'Intérieur intervient quelques semaines plus tard. Les spécificités physiques du département du Mont-Terrible sont reconnues. Mais, elles ne suffisent pas à justifier une telle demande. De plus, l'idée d'un versement sur le compte du Trésor est également rejetée en raison de l'incompatibilité entre la réalisation d'une charge pour l'Etat et la fonction publique. Le Ministre demande que les administrateurs mettent à ferme le plus rapidement possible les barrières. Il rappelle qu'une personne ne peut en obtenir plus de cinq.

Le 5 floréal VI, un décret de l'administration du Mont-Terrible met en place les barrières. Quatre sites sont retenus : Porrentruy, Delémont, Reinach et les Bois. Les agents des communes sont invités à se concerter avec l'ingénieur en chef ou l'ingénieur ordinaire pour fixer le lieu où la barrière sera installée, afin que personne ne puisse se soustraire au paiement de la taxe. C'est ainsi, que Strolz et l'agent de la commune de Reinach choisissent de placer la barrière au centre de la commune près de la jonction de la route de Bâle avec celle de Porrentruy. La maison affectée au receveur, devant être le plus proche possible, dans une propriété nationale pour en réduire le coût. Sinon, on procédera à une réquisition.

LE DEVIS.

L'ingénieur en chef Aubert est chargé de préparer un devis et une description des barrières qui doivent être construites, ainsi que de rédiger le modèle du contrat d'affermage.

Chaque barrière doit avoir une largeur de 8,75 mètres. Elle se compose de deux parties. La première, large de 4,20 mètres est réservée au passage des chariots et la seconde, large de seulement 0,92 mètres est réservée au passage des particuliers. Chaque barrière doit disposer d'un chasse-roue de protection. Les parties en bois doivent être peintes avec trois couches d'ocre rouge broyée à l'huile. Le coût de chaque construction est estimé entre 93,35 francs et 111,39 francs en fonction des travaux de terrassement nécessaires.

Le modèle de devis rédigé par l'ingénieur en chef Aubert prévoit que le bail prendra fin le 1er germinal X. L'adjudicataire doit s'engager à construire les barrières qui ne le sont pas. Il en assume seul le coût. Il possède toutefois la possibilité de se faire rembourser par son successeur. Il en est de même pour les bâtiments nécessaires à la tenue de la barrière (si le logement de fonction n'existe pas). L'adjudicataire doit employer et équiper le nombre nécessaire d'ouvriers, à l'entretien d'une portion de route. Seule la poudre indispensable pour miner les rochers, pour élargir ou aplanir un chemin sera fournie par les magasins de la République. Le contrat rappelle que ce travail doit s'accomplir de tout temps, en toute saison et être accompli en priorité sur les portions de route les plus dégradées. La moitié des volumes prévus au contrat devra être utilisée avant le 1er nivôse IX. Les routes devront être exemptes de boue, d'immondices et de pierres errantes. Les murs de soutènement doivent être réparés et les bois des garde-fous rapidement après l'adjudication. Les matériaux employés devront être bien entendus de la meilleure qualité, selon des conditions équivalentes aux contrats d'adjudications que nous avons déjà présentés. L'ensemble de ces opérations se déroule sous le contrôle de l'ingénieur chef ou de l'ingénieur ordinaire.

L'adjudicataire est obligé de tenir une comptabilité, contrôlée par des receveurs et des inspecteurs, qui touchent des remises trimestrielles calculées en fonction du produit des recettes et des inspections. Malheureusement, ces registres ne nous pas parvenus. En contrepartie, l'adjudicataire touche un salaire et diverses indemnités. Il est bien entendu tenu de présenter une caution solvable.

UN RESEAU TROP PEU DENSE ET DES EMBLEMES MAL CHOISIS.

Dans de nombreux départements la mise en place des barrières est laborieuse comme le montre la lettre de François de Neufchâteau datée du 25 thermidor VI. Les administrations centrales départementales semblent peu enthousiastes pour appliquer cette nouvelle politique. Le Mont-Terrible n'est donc pas une exception. A cela s'ajoutent nombre de problèmes techniques qui sont abordés dans un rapport de l'ingénieur en chef Aubert daté du 19 vendémiaire VII.

La localisation des barrières est laissée à la discrétion des administrations centrales des départements, autrement dit sous la responsabilité des ingénieurs en chef. Le problème essentiel tient au fait que les barrières sont mal placées, trop éloignées les unes des autres et trop peu nombreuses. Déjà dans une lettre datée du 25 thermidor VI, le Ministre de l'Intérieur François de Neufchâteau fait le même constat. En effet, on peut s'étonner de la modestie du premier projet qu'il avait proposé : seulement quatre barrières pour l'ensemble du département. Des régions entières ne sont pas concernées, et tout particulièrement le Pays de Montbéliard. Les conséquences financières sont importantes pour les voituriers. En effet, ils payent pour des distances qu'ils n'ont pas parcourues, ce qui rend le système incompréhensible et impopulaire⁶⁰. L'ingénieur en chef Aubert cite l'exemple d'un chariot qui doit s'acquitter d'une taxe d'un même montant au départ de Porrentruy, qu'il se rende à Sainte-Ursanne distante de deux lieues ou dans la commune des Bois distante de neuf lieues. Le transfert de la barrière initialement prévue à Delle à Belfort pose un problème identique : un voiturier se rendant à Delle depuis Porrentruy doit s'acquitter de la même somme que pour se rendre à Belfort. Le coût du transport risque d'en être considérablement affecté. G Arbellot signale que dans le département de la Seine-et-Marne, les responsables éprouvent les plus grandes difficultés à faire accepter un règlement des plus confus. Il indique également que de nombreuses émeutes ont lieu.

De plus, les voituriers et les voyageurs tentent de contourner les barrières par tous les moyens. De plus certains axes semblent négligés, malgré leur importance. Les usagers n'hésitent pas à utiliser le moindre chemin de terre pour les contourner. Le faible nombre des lieux de perception de la taxe facilite grandement leur tâche. Ainsi, à Delémont, il a été construit une

barrière au niveau de la porte de Porrentruy et une en direction de l'Erguel. Mais, aucune n'a été prévue sur la route conduisant à Bâle. Dès lors, les voitures peuvent facilement éviter de payer la taxe en traversant une rivière au moyen d'un pont construit près d'une scierie. De même, sur la route en direction de Porrentruy à Chevenez, deux chemins de défruitage permettent de contourner la barrière. Cette situation n'est pas exceptionnelle. L'exemple de la situation du département de la Côte-d'Or suffit pour s'en convaincre : l'axe Chagny - Beaune - Arnay - Paris, très fréquenté par le commerce, échappe à toute taxation. De surcroît, selon un rapport de Nicolas Jean Baptiste Saunois du 25 Nivôse an VII, la fraude est généralisée. Ainsi, sur la route qui mène de Beaune à Dijon, un chemin de terre est ouvert et régulièrement utilisé pour éviter de payer la taxe. De plus, la rapacité des personnes chargées de recouvrer la taxe incite les voituriers à les éviter. Dans une pétition montbéliardaise, on dénonce « l'esprit des publicains [qui] a été le même dans tous les temps que les droits qu'ils exigent soient fondés en justice ou qu'ils ne le soient pas ils les exigent toujours lorsqu'ils ont une ombre de prétexte pour le faire »⁶¹. Le maire de Montbéliard doit intervenir dans un conflit opposant un habitant de Champagny venu livrer de la houille à un cloutier et un préposé. Ce dernier veut lui faire payer 30 centimes alors que le voiturier ne veut payer que 20 centimes pour un seul cheval. De même, les voituriers se rendant de Delle à Montbéliard se plaignent de devoir payer quatre distances alors qu'il n'y en a que trois. Le Préfet donne toutefois raison au préposé car le montant est fixé dans son contrat.

Pour résoudre ces problèmes, Aubert propose de réviser en profondeur la disposition des barrières et de densifier leur réseau. Il s'agit de créer de nouveaux points de collecte en direction du val de Saint-Imier, à Moutier, à Glovelier, à Saint-Brais et à Montbéliard. Cette dernière, compte tenu de sa position entre différents départements doit être la barrière la plus rentable du Mont-Terrible. Son produit annuel est estimé à 4000 francs. Puis, Aubert cherche à limiter les possibilités de fraudes en proposant de modifier l'implantation des barrières, en déplaçant celle de Porrentruy à Chevenez et en installant une troisième barrière à Delémont en direction de Bâle soit au niveau de la porte de la ville soit au niveau de la scierie et en empêchant les voitures d'emprunter le pont au moyen d'un tourniquet. La liste des barrières proposées à l'adjudication donne une idée du quadrillage du département :

- Porrentruy (deux barrières).

⁶⁰ Ces remarques sont antérieures de quelques semaines au changement de tarif, qui fixe le droit de passe en fonction de tranches de cinq kilomètres.

⁶¹ AMM : 3 D 20.

- Delémont (trois barrières).
- Reinach.
- Saint-Brais.
- Chevenez.
- Tavanne.
- Courtelary.
- Boujean.
- La Ferrière.
- Montbéliard.

Cette multiplication des barrières conduit les administrateurs de différents départements à collaborer pour le choix des sites d'implantation. Ainsi, les autorités département de la Haute-Saône désirent installer un lieu de perception de la taxe à Ronchamp et à Villersexel. Comme il connaissance de la volonté de l'administration centrale du département du Mont-Terrible de faire construire une barrière à Montbéliard, ils demandent des travaux d'arpentage pour connaître les distances les séparant. Toutefois, les créations de barrières à Arcey et à Héricourt résolvent le problème.

A Montbéliard, le positionnement des barrières pose problème : une est installée porte Saint-Pierre afin de barrer les routes de Belfort et de Delle, mais empêche l'accès à un chemin vicinal qui conduit aux prés du ban de la commune et à la commune de Grand-Charmont. La seconde doit être installée dans la rue « entre les portes », à peu de distance du pont sur le canal de la rigole. Les riverains contestent le choix de Voisard d'y implanter une double barrière. Ils craignent les difficultés de circulation, surtout les jours de marché, les encombrements et les risques d'accident. Une troisième est située à l'entrée du grand pont sur l'Allan donne lieu à des réserves identiques. Le 4 fructidor VIII, une pétition est remise au maire Charles-Frédéric Surleau. Écrivant en marge de la pétition, il se déclare incompétent. L'ingénieur ordinaire Strolz, venu sur place, confirme le 7 fructidor, que l'emplacement est mal choisi. Il en fait de même avec celle du Grand Pont⁶².

⁶² ADD : 2 J 22. AMM : 3 D 20.

UN SYSTEME PEU RENTABLE⁶³.

Les registres contenant les recettes et les dépenses des différentes barrières du département du Mont-Terrible ne nous sont pas parvenus. Pourtant, un état des recettes pour les barrières jurassiennes ainsi qu'un document dressant un bilan après treize mois de fonctionnement indiquent :

- Recettes des barrières du département : 9719,79 livres.
- Dépenses ordinaires des barrières du département : 9002, 31 livres.
- Dépenses diverses comprenant les traitements et les remises (voir plus haut) : 13789, 08 livres.

Les données au niveau du département du Mont-Terrible font apparaître un déficit de 10523.50 livres en l'an VII et de 10866.43 livres en l'an VIII⁶⁴.

L'analyse de ces chiffres est sans appel. Les recettes générées par les barrières suffisent à peine à financer les dépenses ordinaires d'entretien. Le système devient déficitaire lorsque l'on ajoute les frais de personnel. Comme ce sont les bénéficiaires du droit de passe qui doivent permettre de financer les nouveaux projets et l'entretien des routes secondaires, on comprend mieux, désormais, les difficultés rencontrées par l'administration des Ponts et Chaussées pour assumer ses fonctions.

Les rapports d'inspection de Labarbe pour la partie jurassienne du département sont impitoyables⁶⁵. Les efforts entrepris sous l'impulsion de l'ingénieur en chef Aubert sont plus qu'insuffisants :

- L'emplacement de la barrière de Delémont sur la route de l'Erguel est mal choisi. Il explique la faiblesse des produits collectés. De même, à Porrentruy, une porte de la ville n'est pas dotée d'une barrière, ce qui cause une perte considérable. Les autres peuvent être contournées en utilisant les chemins vicinaux de Coeuve.

⁶³ Les travaux de G Arbelloot montrent que le système serait rentable dans un département comme la Seine-et-Marne.

⁶⁴ AAEB : AD 641 (liste des recettes et des dépenses engendrées par les barrières département par département).

⁶⁵ AAEB : MT 528.

- La configuration des lieux ne permet pas un contrôle efficace des passages. À Delémont, la distance entre le bureau de perception et la barrière est trop grande. A Reinach, le préposé ne peut pas surveiller la barrière depuis le bureau. La fraude s'en trouve facilitée.
- Les recettes versées ne correspondent pas toujours aux sommes qui auraient dû être perçues. A Reinach, le préposé utilise une partie des fonds pour acheter du bois, la lumière et financer son logement et sa nourriture, car la commune ne veut pas y pourvoir. De plus, il ne perçoit qu'une somme forfaitaire par cheval. A la barrière des Bois, le préposé s'est laissé convaincre de faire payer le droit au prorata des kilomètres parcourus, ce qui provoque une chute de deux tiers des recettes en quelques mois. Enfin, le citoyen Philippe est soupçonné d'avoir détourné à son profit une somme évaluée à cent treize livres.
- Enfin, Labarbe note également de nombreuses négligences. Par exemple, les barrières restent ouvertes la nuit, alors que les registres doivent être arrêtés à huit heures le matin et à dix-huit heures le soir. Pour remédier à ce problème, il propose de confier la surveillance de nuit à des citoyens sûrs. Le matin, un contrôle permet de comparer les registres avec les passages qui auraient dus être enregistrés.

6. EVOLUTIONS ET PERMANENCES SOUS LE CONSULAT ET L'EMPIRE

Le 18 et le 19 brumaire an VIII, un coup d'Etat renverse le Directoire, crée un nouveau régime, le Consulat, avec Bonaparte à sa tête. Cet événement parisien va avoir des conséquences importantes pour notre région d'étude. En effet, quelques mois plus tard, la loi du 28 pluviôse an VIII, réorganise en profondeur l'organisation administrative de la France. Elle donne ainsi naissance aux arrondissements, remplaçant les districts supprimés par le Directoire. De même, le trop chétif département du Mont-Terrible disparaît, victime de son hétérogénéité géographique, de l'incapacité de ses administrateurs à se faire respecter et de l'inachèvement de ses structures (les dépenses du département sont ainsi de la responsabilité du payeur du département du Haut-Rhin). Le département du Haut-Rhin se voit alors doté de deux nouvelles sous-préfectures : Porrentruy et Delémont. Les habitants de Montbéliard avaient un temps espéré être rattachés au département du Doubs et tout particulièrement à l'arrondissement de Saint-Hippolyte, avec le secret espoir de supplanter cette dernière localité comme lieu de résidence du sous-préfet. Mais, il n'en fut rien. Jusqu'au sacre de Napoléon

Ier, une importante campagne se poursuit pour demander un rattachement au département du Doubs, avant de perdre petit à petit de son intensité. Montbéliard resta une simple commune de l'arrondissement malgré ses 3500 habitants, alors que Porrentruy n'en compte guère plus de 2400.

Devenu Premier Consul, Bonaparte mène une politique routière guidée par différentes intentions :

- Dans les zones frontalières comme le sont les arrondissements de Porrentruy et de Delémont, les routes jouent un rôle stratégique et politique primordial. Des crédits sont mis à disposition pour maintenir les grands axes dans un état d'utilisation satisfaisant. Les troupes doivent pouvoir gagner les frontières et pénétrer en territoire étranger rapidement et dans les meilleures conditions.
- La construction et l'entretien des routes ont également un objectif économique. Elles sont perçues comme un instrument de lutte contre la mendicité. La loi du 8 pluviôse an IX institue des tribunaux spéciaux pour lutter contre le brigandage.
- Enfin, en améliorant la qualité du réseau existant, le souci d'amélioration des communications a également pour but de favoriser la centralisation administrative.

Il n'est donc pas surprenant que les Ponts et Chaussées continuent de dépendre du ministère de l'Intérieur. Dès 1801, une loi annonce la réfection du réseau routier.

6.1 LE ROLE DES SOUS-PREFETS.

L'installation de deux sous-préfets à Porrentruy et à Delémont modifie le rôle des agents des Ponts et Chaussées. Les ingénieurs perdent une partie de leur rôle d'impulsion et de conception. Ils continuent à jouer le rôle de conseil et de technicien que l'on attend d'eux. Les sous-préfets reçoivent directement les doléances nombreuses des maires et des entrepreneurs. Ils doivent gérer les pénuries et satisfaire les demandes les mieux appuyées. Ainsi, le maire de Delémont écrit le 18 thermidor VIII au sous-préfet que le pavé de la route qui traverse sa ville doit être réparé de toute urgence aux frais de l'Etat sous peine de rendre inutile les autres réparations entreprises. Il propose même d'avancer les frais ; le remboursement serait effectué sur les fonds attribués par la suite à la réparation. Quelques jours plus tard, la demande est

transmise par le sous-préfet à l'ingénieur compétent⁶⁶. De même, les pétitions se multiplient pour que le pont d'Angensheim soit réparé. Le 27 fructidor 1806, la maire de la commune de Dampierre écrit au sous-préfet de Porrentruy pour lui signaler que la route reliant Montbéliard à Delle est impraticable suite au mauvais temps. Il en demande la réparation dans les plus brefs délais par des entrepreneurs aux frais du gouvernement. Dans le cas où « cela traîne en longueur », le maire demande à ce que les réparations puissent être faites par les villageois. Ils toucheront comme dédommagement le montant qui aurait été versé aux entrepreneurs. L'ingénieur ordinaire Strolz confirme l'étendue des dégradations. Il les explique par le manque de crédits alloués à cette route de troisième classe, peu importante⁶⁷. Au niveau local, les chemins vicinaux doivent être entretenus sous la surveillance des maires et de leurs adjoints.

Les sous-préfets sont également chargés par le décret du 15 fructidor an IX de fixer le nombre de messagers nécessaires pour transporter la correspondance entre les autorités constituées de l'arrondissement et les maires des communes. Ils fixent leur salaire, les jours où ils doivent prendre les dépêches. Ils établissent également le trajet, afin que le coût soit réparti entre les communes traversées, pour moitié au marc le franc sur les contributions foncières, personnelles et mobilières et pour l'autre moitié en fonction du nombre d'habitants de la commune. Montbéliard joue alors un rôle essentiel dans le maintien de la cohésion avec les campagnes qui l'entourent. La mairie « par laquelle transitait tout le courrier destiné aux cantons [...] garantissait les liens indispensables à la bonne marche administrative »⁶⁸. La fonction de messenger est attribuée par adjudication pour trois ans. L'adjudicataire est tenu de résider sur place. Il doit en général assurer deux trajets par semaine. Les voyages extraordinaires sont compris dans le prix fixé. Mais, les plaintes sont nombreuses : certains messagers peu consciencieux effectuent certains trajets deux fois par mois au lieu de deux fois par semaine⁶⁹.

Les sous-préfets servent aussi d'impulsion pour la politique particulière. À partir de 1801, ils sont chargés de favoriser la plantation d'arbres le long des routes pour l'agrément et pour donner de l'ombre aux voyageurs et aux militaires. Ils doivent être espacés de 8 à 10 mètres. Ils sont situés sur la crête au-delà du fossé ou à deux mètres de la route. Charles-Frédéric

⁶⁶ AAEB : AD 642.

⁶⁷ ADD : 2 J 22.

⁶⁸ AAEB : MT 417. ; AMM : 3 D 12.

Surleau invite donc les particuliers « possédant des fonds de chaque côté des chemins depuis les Neufs Moulins jusqu'au bas de la montée de Rosse, dès le commencement du chemin de Sainte-Suzanne jusqu'à la borne de la banlieue, et sur la route d'Héricourt depuis les champs du Môle jusqu'à la borne de la banlieue, de planter dans une décade pour tout délai des arbres fruitiers de leur choix. Ils peuvent en trouver gratis dans les forêts nationales et s'adresser à cet effet au citoyen Beurnier, inspecteur des dites forêts. Le délai passé, ces arbres seront plantés et les fossés curés au frais des particuliers » ;

6.2 EVOLUTION DE LA QUALITE DES ROUTES.

Les carences et les déséquilibres constatés lors de la période précédente ne disparaissent pas. Il est indéniable que les routes du Mont-Terrible avaient besoin de réparations urgentes et d'un entretien régulier en 1800. Le changement dans les structures administratives ne résout aucun problème. Les délais nécessaires pour assurer le rétablissement de la route entre Glovelier et Saulcy sont aussi longs que durant la période précédente.

La qualité des routes ne s'améliore pas. André Bandelier cite un texte du sous-préfet Duplaquet, qui résume bien la situation :

« Les routes qui traversent l'arrondissement de Porrentruy sont dans une dégradation effroyable : ici les murs de soutènement s'écroulent et menacent le voyageur inattentif ; là les ornières profondes brisent les voitures et culbutent les chevaux ; partout des difficultés et des dangers de toute espèce ; et si le voiturier rencontre un chemin vicinal moins périlleux, il ne peut le suivre sans éviter les réclamations du percepteur du droit de passe ».

Les réparations qui sont entreprises ne peuvent se concentrer que sur les grands axes faute de moyens financiers. A titre de comparaison, dans le département du Bas-Rhin, les crédits affectés aux réparations ne correspondent qu'à un neuvième des sommes nécessaires ; la moitié des crédits sont affectés en priorité à l'entretien des ponts. En 1806, le système des barrières disparaît, remplacé par des centimes additionnels et un droit intérieur sur le sel de bouche. Mais rien n'y fait. De plus, les Préfets du Haut-Rhin semblent avoir manqué de zèle

⁶⁹ AAEB : AD 267.

en comparaison de leur confrère du Bas-Rhin Lezay-Marnésia. Il faut attendre le 8 août 1811 pour que le Préfet du Haut-Rhin décide de recourir à la prestation en nature pour l'entretien des routes. Chaque commune est responsable des réparations sur les portions de route traversant son territoire. Le 3 septembre 1811, il approuve la répartition des charges proposée par l'ingénieur en chef. Les conseils municipaux sont ensuite chargés de procéder aux ventilations entre les habitants : les propriétaires de bêtes de trait assurent le transport des matériaux tandis que les autres procèdent au régalage. Mais, ceux-ci n'acceptent parfois pas les propositions. Ainsi, les maires des communes de Dasle et Fesche-le-Châtel écrivent chacun au sous-préfet pour dénoncer « l'abus » dont ils sont victimes dans la répartition du rechargement de la route d'Arcey à Delle. Le maire de Dasle signale que sa commune, très éloignée de la route en question, doit fournir 225 m³ de matériaux et 60 bêtes de traits alors qu'Allenjoie ne doit que 170 m³ et possède plus de bêtes⁷⁰.

Les travaux sont entrepris avec peu d'enthousiasme, comme durant la période précédente. Il convient d'analyser le rapport remis par l'ingénieur Strolz en novembre 1811. Il porte sur les travaux effectués sur les routes de 3^{ème} classe numéro 16 (Belfort – Bussurel- Montbéliard – Saint-Hippolyte), numéro 8 (Belfort – Sochaux – Audincourt – Blamont) et numéro 12 (Arcey – Montbéliard –Delle). Plus de la moitié des communes n'a pas commencé les travaux. Les populations voient d'un mauvais œil ce retour (encore un) de la corvée. Le maire de Nommay promet de faire débiter les chantiers dans les meilleurs délais. La commune d'Etouvans commence tout juste à travailler. Quand le travail est effectué, sa qualité laisse fortement à désirer : les matériaux utilisés ne sont pas de bonne qualité (de la terre glaise est mélangée à des cailloux qui ne sont pas d'une assez petite taille), les quantités utilisées ne sont pas celles prescrites, la boue n'est pas retirée avant le régalage. Tous ces éléments font apparaître un manque de motivation évident des habitants et l'impuissance des pouvoirs publics à les mobiliser⁷¹.

6.3 LE MANQUE D'INGENIEURS ORDINAIRES.

Le département du Haut-Rhin manque de personnel qualifié pour encadrer les chantiers. Les ingénieurs sont beaucoup trop nombreux pour la tâche qui leur est assignée. Comme nous

⁷⁰ ADD : 2 J 22.

l'avons vu l'attitude d'une partie de la population envers eux est loin de favoriser les vocations. Il apparaît que la région de Delémont est défavorisée. En effet, elle est privée depuis de nombreuses années de la présence d'un ingénieur ordinaire, en raison principalement des difficultés à stabiliser les effectifs, comme nous l'avons évoqué plus haut. Mais, le maire de Delémont ne se satisfait pas de cette situation. Il réclame à de nombreuses reprises l'installation d'un ingénieur ordinaire dans sa ville. Il craint une concurrence malsaine entre les deux arrondissements. Mais, il n'est pas entendu. Les structures des Ponts et Chaussées dans la région de Delémont restent rudimentaires⁷².

6.4 LES PROJETS DE NOUVELLES LIAISONS ROUTIERES : UNE VOLONTE COMMUNE DE DESENCLAVEMENT.

Dans ce domaine, l'action de l'administration des Ponts et Chaussées a été très réduite. L'idée d'une liaison entre Porrentruy et Pontarlier, héritée de l'Ancien Régime, est reprise. Mais, le stade de la réflexion n'est pas dépassé : aucun tracé n'est adopté. Trois projets sont tout particulièrement étudiés :

- Une liaison entre Besançon et Neuf-Brisach via Porrentruy et Ferrette ;
- Une liaison entre Delémont et Ferrette ;
- La création d'un nœud de communication à Montbéliard.

LE PROJET DE LA LIAISON BESANÇON – PORRENTUROY – FERRETTE – NEUF-BRISACH.

Le projet, envisageant l'aménagement d'une liaison entre Besançon et Neuf-Brisach, naît en l'an III, suite à une idée de l'ingénieur en chef Le Masson. Il propose de construire une route entre Porrentruy et Ferrette dans le Haut-Rhin. Après être tombé un temps dans l'oubli, le projet est repris en l'an VII sur l'initiative du ministre de l'Intérieur. Une lettre du 13 germinal du bureau des Ponts et Chaussées fournit les grandes lignes du projet⁷³ :

⁷¹ AAEB : AP 22/11.

⁷² AAEB : AD 642 et 645. A BANDELIER rappelle que la région d'Altkirch ne dispose pas d'un ingénieur, ce qui n'a qu'une influence limitée sur la qualité des routes.

⁷³ AAEB : MT 393.

“Le ministre de l’Intérieur

Au citoyen Aubert, Ingénieur chef du département du Mont-Terrible.

Citoyen, il existe un projet qui avait été présenté par votre prédécesseur pour rendre plus directe et plus courte de 32626 mètres la communication de Besançon à Hunningue par Neuf-Brisach.

Vous savez que la route actuelle passe par Porrentruy, Delémont et Lauffon, ce qui fait un très grand détour et traverse de hautes montagnes où les rampes sont très rapides.

Pour éviter ces inconvénients votre prédécesseur propose d’ouvrir et de construire à neuf deux myriamètres environ de routes entre Porrentruy et la commune de Ferrette.

Tout le reste étant fait et à l’entretien dans les départements du Doubs, du Mont-Terrible et du Haut-Rhin. Il assure que toutes les pentes seraient douces alors que par la route actuelle il y en a de dix à douze centimètres par mètre.

Quoique le mauvais état des routes en général et l’insuffisance des fonds provenant de la taxe d’entretien ne permettent pas d’entreprendre en ce moment l’ouverture et la construction de ces parties neuves de routes, le projet dont il s’agit m’a paru très avantageux sous le double rapport des relations commerciales et militaires.

En attendant que les circonstances deviennent favorables à la nouvelle communication proposée je vous invite à m’adresser les observations dont elle aura paru susceptible.

Salut et fraternité.

Signature du chef de la troisième Division (Ponts et Chaussée) pour le compte de François de Neufchâteau.

Ce projet possède de nombreux avantages :

- Le gain de temps sur l’ensemble du trajet est estimé à une journée.
- Il inscrit Porrentruy au cœur d’un espace de transition entre la Franche-Comté, l’Alsace et la Suisse. Il est vrai qu’il existe la concurrence du grand axe Lyon - Strasbourg. La liaison Besançon - Porrentruy - Hunningue, telle qu’elle est envisagée tente de se présenter

comme une alternative crédible.

- De plus, le commerce peut en tirer de réels bénéfices, en raison de la diminution des coûts de transport : la distance à parcourir est moins longue et moins d'animaux de trait sont nécessaires, car les pentes sont plus douces. La ville de Bâle est mieux desservie. Enfin, l'installation de manufactures de toiles le long de cette voie est envisageable.
- Mais, ce sont les militaires qui en tirent le plus de bénéfices, car la nouvelle liaison permet des déplacements plus rapides des troupes et peut laisser présager un ravitaillement plus efficace.

Mais, le problème le plus important vient de l'impossibilité de trouver un financement. La lettre du ministère de l'Intérieur n'envisage que le recours à la taxe d'entretien. Or, son produit est si insignifiant qu'il ne couvre pas les frais de fonctionnement. Seul le recours à des fonds des Ponts et Chaussées peut permettre la réalisation de ce projet. Sans eux, la liaison par Ferrette est condamnée à n'être qu'un projet pour une longue période. On n'en vient même à douter de l'intérêt réel qui lui est porté. Pourtant, en 1808, le sous-préfet de Porrentruy relance le projet en réclamant l'affectation d'une somme de 2500 francs pour sa réalisation. L'année suivante les plans sont dressés. Et l'année 1810 voit le début des travaux assurés par des prestations en nature assurées par les habitants de Alle, Miécourt et Courchavon.

LE PROJET DE LIAISON ENTRE DELEMONT ET FERRETTE.

La genèse du projet de la liaison entre Delémont et Ferrette est moins bien connue. La commune chef-lieu d'arrondissement semble toutefois en être la cheville ouvrière. Elle désire, à l'image de Porrentruy, améliorer ses relations avec le département du Haut-Rhin. La commune de Delémont a en effet avancé, en l'an XI, 900 livres pour la réalisation des études préalables à la réalisation d'une route reliant Ferrette à Saint-Brais. Elle sollicite le soutien des autres communes concernées. Le 19 messidor, le conseiller d'Etat Cretet autorise l'ingénieur du Haut-Rhin à prélever la somme sur les crédits réservés aux dépenses imprévues. Il demande à ce qu'on lui transmette les plans de la situation existante, les projets et à ce qu'on lui fasse une évaluation de son coût. La décision est longue à être prise. Ce n'est qu'en 1806 qu'il est décidé de procéder à une liaison directe par l'aménagement des chemins vicinaux existants. Le tronçon qui traverse le Sundgau traverse Ferrette, Sondersdorff, Raedersdorff, Lutter et Küffin. Quatre tracés sont encore en compétition pour relier cette dernière localité à

Delémont. Les avis des maires divergent. Les premiers travaux commencent en 1809, encore une fois grâce à la prestation en nature exigée des villageois⁷⁴.

LE PROJET POUR FAIRE DE MONTBELIARD UN NŒUD DE COMMUNICATION⁷⁵

En 1809, l'inspecteur des chemins Bouthenot imagine un projet de liaison reliant Montbéliard à Lure. Il prend l'initiative de contacter les maires afin de en leur faire connaître l'intérêt. Les discussions portent sur le tracé de la route. La route la plus directe est abandonnée en raison des difficultés pour trouver des matériaux pour la construction et l'entretien de la route. Un tracé par Saulnot et Lomont semble se détacher. Montbéliard cherche à obtenir l'appui du sous-préfet de Porrentruy en expliquant que la sous-préfecture bénéficiera de du projet avec la création d'une liaison entre les deux villes par Hérimoncourt et Abbévillers.

En 1810, le sous-préfet de Lure se montre intéressé par l'idée. Il est vrai que l'argumentaire utilisé est des plus convaincant et des plus ambitieux. Il est ainsi dit que cette route permettrait le développement de l'industrie dans les environs de Saulnot, une région où les habitants n'ont d'autres ressources que de travailler aux salines, aux usines en cuisant ou en conduisant du charbon, du bois, du sel. Le projet est susceptible de confirmer le nouvel élan que connaissent les salines depuis 1806. L'exploitation est confiée à la Société des Salines de l'Est. En 1807, le charbon est réintroduit pour la cuite des eaux salées. La production atteint ses niveaux les plus élevés. La route projetée est donc conçue comme le prolongement de celle de Saint-Hypolitte à Montbéliard, qui est elle-même une continuité des liaisons en direction de la Suisse et de l'Italie. Elle passera à proximité des forêts de l'ancienne principauté de Montbéliard et près des mines de fer de la forêt de Saulnot. Les salines pourront être approvisionnées en charbon de terre. Les frais de l'établissement seront à la charge des communes traversées. Toutefois, si la route venait à traverser des propriétés privées, il convient d'exproprier les propriétaires selon les modalités de la loi du 8 mars 1810.

Au début de l'année 1812, les municipalités sont amenées à définir les routes qui peuvent être élevées au rang de routes départementales. Le 14 janvier 1812, Montbéliard propose deux projets complémentaires dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants.

⁷⁴ AAEB : AD 645.

- Le premier consiste à rendre la communication avec l'Isle sur le Doubs plus pratique et plus directe en rectifiant le tracé au niveau de Longevelle. Cette route qui existe depuis « cinq ou six siècles » suit la plaine le long des vallées du Doubs et de l'Allan. Cependant, elle s'en éloigne au niveau du village de Lougres où elle emprunte une « cote » si pénible que l'emploi de chevaux de renforts est indispensable. L'ensemble des parties est d'accord pour procéder à la rectification. Mais, le sous-préfet de Baume-les-Dames désire que la commune de Montbéliard face officiellement la demande et dédommage la commune de Longevelle à hauteur de 1200 francs pour le sol, la peine et les frais liés à la construction d'un ponceau.
- Le second est bien entendu la liaison en direction de Lure. Le projet «traverse ainsi en passant par notre ville le vaste et superbe vallon des Vosges au Jura ainsi que la grande route de Strasbourg à Lyon et dans cette traversée elle ouvrirait au midi et au nord contre la Suisse et les Vosges d'utiles débouchés au port du Canal Napoléon qui doit être établi dans notre ville » Si l'enjeu n'est pas assez clair, le courrier adressé par le maire de Montbéliard, Rossel au sous-préfet de Porrentruy, ôte toute ambiguïté : « N'étant plus étrangers à la France notre position quoi que au centre d'un des plus beau vallons de l'Empire deviendrait désespérante si nous ne pouvions obtenir la petite route de Belfort à L'Isle qui nous procurerait le passage d'une partie des voitures et du commerce de Strasbourg à Lyon ». Rossel sollicite l'appui du sous-préfet pour obtenir l'approbation du préfet du Haut-Rhin, et pour que ce dernier assure la coordination des opérations avec ses collègues du Doubs et de la Haute-Saône. De plus, il joint une copie d'un courrier de Vyan, maire de l'Isle sur le Doubs. Celui-ci se dit très intéressé par le projet de liaison entre Montbéliard et Lure. Mais, il avoue qu'il ne sait pas comment intervenir dans le projet, car il ne traverse pas l'arrondissement de Baume-les-Dames.

En d'autres termes, Montbéliard qui a longtemps été isolée pour des raisons religieuses doit être intégrée à la France, il convient de désenclaver la ville. La desserte par de bonnes voies de communication est un bon vecteur d'intégration. Elle permet de donner un nouvel élan à l'économie montbéliardaise en permettant de capter les flux nord – sud en se positionnant sur l'axe Lyon – Strasbourg. La réponse adressée au sous-préfet de Porrentruy le 19 brumaire X

⁷⁵ ADD : 2 J 23 ;

montre que le Pays de Montbéliard connaît une période de difficultés économiques. Les activités qui avaient fait sa richesse connaissent un essoufflement, à l'image de ce qui se passe dans le reste de l'Empire : le textile, l'horlogerie et les forges connaissent des difficultés en raison de la fermeture des débouchés traditionnels et du renchérissement du coût des matières premières. L'agriculture est en pleine transformation : les prairies artificielles commencent à remplacer les techniques héritées de la « routine des pères »⁷⁶.

On ne peut pas non plus exclure, même si les preuves manquent, que Rossel voulait capter une partie des flux est-ouest utilisant l'axe Paris – Bâle. En effet, il est proposé de demander le classement de la future liaison Montbéliard – Lure comme route impériale. De plus, nous avons vu qu'une transversale en direction de Porrentruy par Hérimoncourt et Abbévillers est en cours de construction tandis que la liaison entre la sous-préfecture et Ferrette vers Bâle est également en cours de réalisation.

Ainsi, si l'on ajoute la projet de canal Napoléon, on voit se dessiner un carrefour de communication alliant les deux modes de transport de l'époque : la route et la voie de navigation. Montbéliard deviendrait ainsi un nœud de communication, donnant à la ville une grande importance économique et lui permettant de polariser un espace allant de l'Isle sur le Doubs à Lure.

⁷⁶ ADD : 2 J 38.

CONCLUSION

Au terme de cette étude, il convient de revenir à notre question initiale : quelle est l'impact des politiques routières sur les régions de l'ancien évêché de Bâle et sur l'ancienne principauté de Montbéliard ?

Le XVIIIème siècle a vu les Etats se préoccuper davantage de la qualité et de l'organisation de leur réseau routier à la fois dans un but d'affirmation de leur puissance en contrôlant mieux l'espace et pour accroître leur richesse en stimulant la circulation des marchandises. Toutefois, de nombreuses lacunes apparaissent : la qualité des routes est très inégales, le personnel pour l'entretenir est insuffisant, les moyens financiers malgré leur croissance spectaculaire s'avèrent pour le moins limités.

L'apport de la Révolution dans la zone de notre étude réside indubitablement dans l'introduction de l'organisation administrative des Ponts et Chaussée, même si dans l'ancien Evêché la structure était assez proche du modèle français. Les routes sont toujours aussi dégradées, les moyens financiers permettent à peine de réparer les axes principaux, le personnel d'encadrement connaît un important roulement tandis que les exécutants locaux sont d'une qualité très inégale. De plus, la période révolutionnaire connaît d'importantes hésitations sur la réalisation et le financement des travaux : recourt à des entrepreneurs privés, mise à contribution des communautés villageoises au risque d'y voir un rétablissement de la corvée, instauration du droit de passe avec un système de barrières. Au total, la mauvaise volonté des uns, le désir de réduire au maximum les coûts, font que les réalisations sont de piètre qualité. Ainsi, à Audincourt, il apparaît qu'aucun travail sérieux n'est effectué entre 1786 et la Restauration. Les projets de création de routes sous le Consulat et l'Empire, même s'ils se situent dans la continuité de projets antérieurs, ne sont soutenus que du bout des lèvres par les autorités centrales. Il faut tout le dynamisme des maires de Montbéliard, Porrentruy et Delémont pour leur donner un commencement d'exécution, ce qui traduit leur désir de désenclaver leur ville.

Il faut donc conclure que la période révolutionnaire marque un palier, une stagnation, après les progrès enregistrés précédemment

ANNEXE : DOCUMENT EXTRAIT DE AAEB : MT 524.

DEPARTEMENT DU MONT-TERRIBLE.

Devis des ouvrages à faire en maçonnerie de pierres sèches pour réparer la brèche du mur de soutènement de la route de Porrentruy à Paris, près de Courchavon, le long de la rive gauche de la Halle.

ARTICLE 1^{ER} : QUALITES DES MATERIAUX.

Les moellons seront tirés des carrières à proximité, ceux pour les fondations et soubassement seront d'un plus fort échantillon, autant que se pourra durs et non glisser qui auront un pied d'épaisseur sur 15 à 16 pouces de longueur. Ceux qui seront employés au parement au-dessus du soubassement auront 6 à 8 pouces de hauteur sur 12 de longueur, qui seront posés alternativement par carreaux et boutisses tel que cela se pratique dans les bonnes constructions, bien équarris et à joints recouverts de 6 pouces au moins, qui seront bien serrés et à plomb.

ARTICLE 2^{EME} : CONSTRUCTION.

La réparation de la brèche sera faite sur 4 toises de longueur (qui font environ huit mètres) dans l'alignement de l'ancien mur, élevé en maçonnerie sèche des moellons ci-dessus indiqués, avec talus de deux pouces par pieds depuis le soubassement jusqu'au mur d'appui, qui sera recouvert de gazon. Le mur de la fondation aura 4 pieds 6 pouces d'épaisseur sur 3 pieds de hauteur, celui du soubassement au-dessus sera de la même hauteur selon le profil ci joint.

Le corps dudit mur au-dessus du soubassement sera élevé à la hauteur de l'ancien pas assise réglée de 82 cent. (8 pouces) de hauteur seulement posée par carreaux et par boutisses comme il est dit au 1^{er} article, bien liaisonné. Le parement aura un talus du sixième de sa hauteur.

Le remplissage derrière le parement se fera à mesure qu'on l'exhaussera, avec des moellons esemillés pour être rapprochés les uns des autres, sans aucun vide selon le profil ci joint.

Le remblai en terre derrière le mur de soutènement sera de même, à mesure que son élévation avec les terres mêlées de pierres par couches jusqu'à un pied au-dessous de l'aire de la route qui sera de matière solide, réduite à la grosseur d'un œuf.

Le rechargement sera fait sur la longueur de la brèche après le remblai et sur la largeur de la route jusqu'à la rigole contre la montagne sur trois pouces de pente par toise pour l'écoulement des eaux de pluie qui se déchargeront par un cas à proximité.

ARTICLE 3^{EME} : CONDITIONS.

L'entrepreneur acceptant les conditions ci-dessus sera chargé de se fournir à ses frais les matériaux, peines d'ouvriers, ainsi que les outils, agrès et échafaudages.

L'ouvrage sera fait avec toute l'exactitude possible suivant les dimensions, règles et principes de solidité énoncés ci-dessus, conformément au profil ci-joint et aux alignements qui lui seront donnés en conséquence par l'ingénieur. Et sera le-dit entrepreneur tenu de le parfaire dans une décade et demie, à compter du jour de la ratification de son adjudication.

Dans le cas qu'il soit pris en contravention en employant des matériaux de qualité vicieuse ou de plus faible échantillon qui lui est prescrit par l'ingénieur ou en son absence le conducteur chargé de la surveillance du travail rebutera lesdits matériaux et fera démolir l'ouvrage mal fait pour être reconstruit aux termes exacts du devis aux frais de l'entrepreneur.

Si pendant la construction, de l'ouvrage, les circonstances exigent quelques changements, soit en augmentation ou en diminution pour en assurer la solidité, ce qui sera indiqué par l'ingénieur, l'adjudicataire sera obligé d'y souscrire et il lui sera tenu compte du plus ou du moins d'après un toisé sur le prix de l'estimation.

L'adjudicataire donnera caution solvable tant pour les devis qui lui seront payés acomptes que pour la bonne exécution de l'ouvrage, de laquelle il sera responsable pendant l'année, à compter du jour de la réception qui en sera faite.

Il sera payé en deux termes égaux, le premier lorsque tous les matériaux seront sur place et le second après la confection du travail sur le certificat de réception qui lui sera délivré par l'ingénieur.

Fait et adressé par le soussigné ingénieur des ponts et chaussées à Porrentruy le 16 germinal an 5.

STROLZ

BIBLIOGRAPHIE

- ARBELLOT (G), LEPETIT (B), BERTRAND (J), *Atlas de la Révolution française, Tome 1, Routes et communications*, EHESS, 1989.
- ARBELLOT (G), «Les barrières de l'an VII », *Annales ESC*, 1975, p. 745 – 772.
- BANDELIER (A.), "La bourgeoisie montbéliardaise face aux défis économiques et politiques, Audincourt et Montbéliard, sièges de Justices de Paix haut-rhinoises (1800 - 1814), *MSEM*, 1979, p.91 - 117.
- BANDELIER (A), *Porrentruy, sous préfecture du Haut-Rhin, 1800 – 1814*, Neuchâtel, 1980.
- BARADEL (Y), *Belfort au XVIIIème siècle*, numéro hors série du bulletin de la société belfortaine d'Émulation, 1983.
- BOUVARD (A), « La saline des Wurtemberg-Montbéliard à Saulnot », *Montbéliard du Wurtemberg à la France 1793, bicentenaire du rattachement de la principauté de Montbéliard à la France (1793 – 1993)*, SEM, 1992, p. 183 – 192 ;
- BUGLER (G), *La fin de l'Ancien Régime dans le Pays de Montbéliard*, réédition de 1989, avec compléments.
- BRAUDEL (F) - LABROUSSE (E), *Histoire économique et sociale de la France*, Tome II, (1660 – 1789), PUF, Quadrige, 1993.
- BRAUN (J), *Histoire des routes en Alsace (des origines à nos jours)*, Association des publications près les Universités de Strasbourg, 1988.
- CANARD (C.), " Chagey : La première forge du Pays de Montbéliard ", *MSEM*, 1996
- CROISSANT (P), «De Valentigney à Montbéliard par la nef de Belchamp aux XVIIème et XVIIIème siècle », *MSEM*, 1992, p. 97- 115.
- CUISENIER (R), *La forge d'Audincourt de 1616 à 1793*, Publication sous le patronage de la SEM, Hors série, 1983.
- DELSALLE (P) – FERRER (A), *les enclaves territoriales aux Temps Modernes (XVIème – XVIIIème siècle). Colloque international de Besançon (4 – 5 octobre 1999)*, PUFC, 2000.
- FERRER (A), *Tabac, sel, indiennes : douanes et contrebande en Franche-Comté au XVIIIème siècle*, PUFC, 2002.

- GIRARDOT (J), *Le département de la Haute-Saône pendant la Révolution*, 3 volumes, SALSA, 1973.
- GUILLET (J-M), "Le recensement du canton d'Audincourt en l'an VI : dénombrement de la population, de ses activités et projets de nouveaux découpages administratifs", *MSEM*, 2002, p. 83 - 162.
- MATHIOT (E), "Pierre-Frédéric Fallot (1756- 1835), Négociant et homme politique montbéliardais", *MSEM*, 1998.
- OBERLE (R.), «Mulhouse à l'époque de Louis XIV 3^{ème} partie – études économiques (suite) les principaux corps de métiers et leurs activités », *Annuaire historique de Mulhouse*, Tome 11, p. 31 – 55.
- SURATTEAU (J R), *Le département du Mont-Terrible sous le régime du Directoire*, PUF, 1965.
- TURLOTTE (M), « Petits et grands soucis du maire de Montbéliard Charles-Frédéric Surleau de 1800 à 1809 », *MSEM*, 2005, p. 307 – 323.
- VIEILLE (D), "Audincourt au XVIIIème siècle : un village mi-parti", *MSEM*, 1996.

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce travail.

Monsieur Jean-Claude Rebetz, conservateur et monsieur Damien Bregnard, archiviste adjoint des Archives de l'Ancien Evêché de Bâle, à Porrentruy.

Le personnel des archives départementales de la Haute-Saône et du Doubs.

Le personnel des archives municipales de Montbéliard.

Les photographies présentes dans cet article ont été réalisées par monsieur Daniel Vieille.

Les documents photographiés sont reproduits avec l'aimable autorisation des Archives de l'Ancien Evêché de Bâle.