**Zeitschrift:** Actes de la Société jurassienne d'émulation
**Herausgeber:** Société jurassienne d'émulation
**Band:** 109 (2006)

**Artikel:** Théophile Rémy Frêne : un pasteur de grand chemin
**Autor:** Glaenzer, Antoine
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-550144

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 14.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# Théophile Rémy Frêne: un pasteur de grand chemin

Antoine Glaenzer

*Le 11. Août jeudi, M^r le Baillif d'Erguel et Madame vinrent chés nous. Mr le Baillif et moi fumes l'avant et l'après diné visiter l'inscription de Pierre-Pertuis de près et scrupuleusement, au moyen de deux échelles que son valet et Jacob Dodé nous dresserent. L'après midi, pendant que nous étions à cet éxamen, trois MM. en voiture passerent là venant de Bienne. Deux étoient des Chanoines, dont l'un monta aussi à l'échelle, puis M^r Paris, venant egalement de Bienne, qui monta aussi, enfin M^r Gros de Court et M^r le Professeur d'Apples, allant à Berne, passerent aussi là et monterent aussi les échelles*[1].

Comme on le voit, le pasteur Frêne n'hésite pas à s'équiper du matériel nécessaire pour satisfaire sa curiosité. Il va sur le terrain pour observer de près une inscription qui l'intrigue depuis longtemps. Si cet extrait date de 1774, c'est dix ans plus tôt, à la date du 3 avril 1764, qu'il note son premier face-à-face avec l'inscription de Pierre-Pertuis[2].

On retrouve dans ce passage l'attrait de Frêne pour les curiosités, les petites choses singulières qui parsèment la banalité d'une vie et dont les descriptions sont bien souvent liées à ce que Frêne note, me semble-t-il, le plus volontiers dans son *Journal*: ses déplacements. Le pasteur ne cesse de se déplacer, principalement à pied, mais aussi en utilisant tous les systèmes de transport possibles comme le cheval, la voiture ou le traineau, sans oublier le bateau pour aller de Bienne à La Neuveville, à Gléresse ou encore à Cerlier.

Nombre de paragraphes du *Journal*, tel que nous le connaissons aujourd'hui, commencent par cette séquence: la date, suivie par un verbe de déplacement au passé simple: «je fus», «nous fumes», «nous allâmes», «ils vinrent». La construction en apposition vient alors fréquemment sous la plume de Frêne comme dans cet exemple: «Nous fimes le reste du chemin, nous deux Téophile, à peu près à pied jusqu'à Courtelari.»[3] Sans vouloir me lancer dans une analyse de la construction en apposition, il me semble qu'elle vient là renforcer la description d'un type de cheminement: on est ensemble, mais chacun reste un peu dans ses pensées.

La maîtrise de l'espace, associée à sa description, me paraît être l'un des ressorts du *Journal*. Elle a une influence directe sur son écriture puisque bien souvent le déplacement est considéré par Frêne comme l'événement ponctuel – au passé simple – qui sert de point de départ à la narration, qui se fait à l'imparfait.

## Les grands chemins de l'ancien Evêché de Bâle

Plutôt que l'écriture, ce qui me retient ici, ce sont les déplacements de Frêne, et plus particulièrement le système de ce que lui et ses contemporains appellent les «grands chemins»[4]. Cette dénomination de «grands chemins», si elle qualifie sans doute la largeur de ces routes, renvoie surtout à leur statut administratif. L'administration princière ne s'occupe en effet que d'un type de routes: les «grands chemins», qui forment un réseau de portée régionale, en réunissant les quatre villes que sont Porrentruy, Delémont, Moutier et Bienne, mais aussi internationale dans la mesure où ces voies de communication permettent de rejoindre l'étranger, c'est-à-dire:

- l'Alsace, par l'intermédiaire du grand chemin qui longe la Birse jusqu'à Laufon puis Bâle;
- Belfort, en passant par Delle;
- la Franche-Comté, en passant par Bressaucourt et Damvant;
- les cantons suisses comme Soleure et Berne, à partir de Bienne;
- ou la principauté de Neuchâtel, par l'intermédiaire de la vallée de la Suze ou du lac.

Les autres routes, qu'elles permettent d'établir des relations entre les communautés ou qu'il s'agisse de simples chemins de desserte, sont l'affaire des communautés elles-mêmes. L'administration princière n'en parle pas, ou seulement de manière indirecte, lorsque l'entretien des routes de l'Evêché est en cause.

## Les chemins de l'administration

Une brève analyse du système administratif montre que durant tout le XVIII^e^ siècle, il reste le même. C'est bien sûr au prince-évêque qu'appartiennent les décisions finales. Son autorité se manifeste aussi bien par la promulgation des différentes ordonnances qui lui sont suggérées par son administration, que par la discussion en Conseil des différents problèmes soulevés par les communautés.

Dans les faits, un conseiller aulique occupe la charge de directeur des Ponts et chaussées; c'est lui qui dirige tout ce qui concerne les grands chemins, qu'il s'agisse de leur construction ou de la doctrine qui inspire les ordonnances du prince-évêque.

Le directeur des Ponts et chaussées a sous ses ordres un «inspecteur des grands chemins». Pour la vallée de Delémont[5], le premier inspecteur nommé à cette charge est Jean-Pierre Voirol, qui reçoit son brevet des mains du prince-évêque Joseph Guillaume Rinck de Baldenstein au mois de juin 1744, brevet dans lequel il est toutefois précisé qu'il est employé à cette charge depuis déjà près de quatre ans[6]. Concrètement, l'inspecteur veille à ce que les chemins soient bien entretenus au cours de l'année, que des broussailles ne les encombrent pas[7], que, dans la traversée des villages, les paysans n'empiètent pas sur la largeur du chemin en y entreposant du bois ou en y installant leurs fumiers; il se soucie également du bon état des ponts[8].

L'inspecteur a sous ses ordres un conducteur de chemin. Au nombre d'un ou deux par bailliage et payés par les communautés, les conducteurs organisent le travail sur le terrain, depuis la convocation des communautés jusqu'à la fin de l'exécution des travaux, sur le canton – c'est-à-dire la portion – qui leur a été attribué.

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

## Les directeurs des Ponts et chaussées

Le rôle joué par les directeurs des Ponts et chaussées est essentiel. Les deux plus importants directeurs du XVIII^e^ siècle, et pratiquement les deux seuls, sont François Decker, qui occupe cette fonction depuis 1740 en tout cas[9] jusqu'en février 1763, date à laquelle il sera remplacé par Pierre-François Paris qui restera en poste jusqu'en 1792-1793, date à laquelle on perd sa trace[10]. Même si c'est de manière succincte, il vaut la peine de présenter ces deux «fonctionnaires» qui, durant cinquante ans, ont occupé cette charge.

Né en 1691[11], François Decker, d'après ses propres dires, entre au service du prince-évêque en 1713[12], pour être intégré en 1721 au service de la Cour en tant qu'employé de la compagnie des sels de l'Evêché, responsable du magasin à sel d'Allschwil[13]. Il est alors confronté à la politique du duc d'Orléans qui dirige les affaires du royaume, alors que Louis XV est encore mineur. Le Régent fait du sel de Franche-Comté un instrument de sa politique envers la Suisse: il freine le plus possible les ventes destinées à des partenaires protestants, au profit des seuls

catholiques[14]. L'Evêché de Bâle n'est donc pas touché directement, mais le prix du sel augmente et les fermiers de Lorraine, avec lesquels traite F. Decker, se font plus âpres dans les négociations. François Decker en vient à proposer à Son Altesse de construire deux magasins de stockage, l'un à Reinach et l'autre à Porrentruy. Les réserves qu'il arrive à constituer, d'après ses propres dires, lui ont permis d'être en position de force lorsqu'il devait renégocier les contrats[15] et même, de révoquer le système du fermage pour le sel venant de Franche-Comté[16].

Il est aussi chargé de certaines missions diplomatiques. A ce titre, il a joué un rôle durant les troubles des années 1730-1740 en assistant aux Diètes fédérales ainsi qu'à «toutes les conférences qui se tinrent pour obtenir les secours que nous demandions en vain des cantons catholiques»[17]. De manière encore plus directe, il sera chargé par le prince-évêque Jean-Conrad de Reinach de mener avec l'ambassadeur de France les négociations secrètes, qui ont eu lieu à Saint-Joseph (Gänsbrunnen, SO), et qui ont permis l'entrée des troupes françaises en Ajoie en 1740[18].

Nous avons donc affaire à un officier du prince qui a su se montrer efficace, doublé d'une sorte de diplomate qui sait tenir compte des tensions qui s'exercent dans et autour de l'Evêché de Bâle.

A en croire le pasteur Frêne, on peut voir dans la carrière de François Decker un exemple d'ascension sociale:

*M^r^ Paris […] m'apprit que le fameux Decker, Conseiller intime du Prince, étoit d'origine un Regent d'école de Village, découvert et amené à la Cour de Pourrentruy, comme homme de genie et capable de bien servir, par le Coadjuteur M^r^ Jeanfrançois de Reinach. Celui ci ne s'est pas trompé*[19].

Pierre-François Paris, grâce aux différentes études qui lui ont été consacrées ces derniers temps, commence à être bien connu[20]. A plusieurs reprises, il situe son entrée au service des princes-évêques en 1750[21] au titre de commissaire aux terriers de Son Altesse et en 1763, il devient directeur des Ponts et chaussées[22].

Les deux hommes, que Frêne aura l'occasion de rencontrer à plusieurs reprises – c'est bien Pierre-François Paris que le pasteur voit à Pierre-Pertuis –, connaissent une carrière comparable au sein de l'administration princière. Entrés en contact avec elle, ils y sont intégrés progressivement avec une charge spécifique. Ils appartiennent ensuite au Conseil des finances et au Conseil aulique, avant de devenir directeur des Ponts et chaussées, l'ascension au sein de l'administration se manifestant par le cumul des charges, d'où la qualification de *factotum* qui peut être attribuée aux fonctionnaires de l'Evêché de Bâle[23]. Comme le dit F. Decker à la fin de sa vie, dans un rapport un peu amer qu'il adresse à Son Altesse: « […] l'on sçût profiter de mon zèle et de ma bonne volonté, on me chargea et me parla de tout, si ce n'est d'une augmentation raisonnable d'apointement.»[24]

C'est donc surtout de F. Decker que nous viennent les précisions, aussi bien techniques qu'administratives, qui nous permettent de reconstituer le système des Ponts et chaussées de l'ancien Evêché de Bâle dès le milieu du XVIIIe siècle. C'est aussi lui qui donne le ton, dans une lettre de 1741, quant à la difficulté de son travail: «L'on ne sçauroit concevoir tous les détails où il faut entrer, ni toutes les observations qui sont à faire pour bien conduire les choses.» [25]

## La mise en place du réseau

1741 est précisément l'année décisive de la mise en place du réseau routier de l'Evêché. Parmi les paramètres qui permettent de déterminer ce point de départ, on peut choisir les ordonnances promulguées par le prince-évêque.

Avant cette date, aucune ne se rapporte à notre sujet; entre 1741 et 1750, douze ordonnances concernent les «grands chemins», la moitié d'entre elles étant promulguées en 1741[26], enfin, six seront publiées de 1751 à 1792, la plupart reprenant d'ailleurs d'anciennes prescriptions[27].

Un autre élément important, qui permet de dater cet effort que fait l'Evêché de Bâle en faveur des routes, consiste en une comparaison avec la France. C'est aussi dans les premières années du XVIIIe siècle que la France met en place ses propres Ponts et chaussées. Un premier arrêt de février 1716 organise le corps des ingénieurs qui va construire un véritable réseau sur l'ensemble du royaume. La mise en place de ce réseau, comme le souligne François Caron, va de pair avec une nouvelle doctrine sur les déplacements: «Le mémoire rédigé en 1738 par le contrôleur général Orry substitua, de manière explicite, à la notion de direction, associée à un cheminement indéterminé, celle de route définie par un tracé.»[28] Cette notion de trajet déterminé, alliée aux difficultés financières chroniques de l'Evêché, fera que l'on cherchera à entretenir et à améliorer d'anciens axes plutôt que d'en construire de nouveaux. On introduit donc une différence matérielle entre les trajets, en entretenant au mieux les grands chemins, ce qui provoque, à plus ou moins long terme, leur fixation[29].

On retrouve d'ailleurs dans les papiers de F. Decker un *Mémoire sur la disposition et règlement des ouvrages des Ponts et chaussées de la province d'Alsace*[30], dont il s'est probablement inspiré. Mais si en France la création du réseau accompagne la naissance d'une monarchie absolue puis d'une République une et indivisible, le souci de l'Evêché de Bâle est tout autre. Plus que de maîtriser l'espace sur lequel le pouvoir s'exerce, il s'agit surtout de favoriser les voies qui permettent d'atteindre l'étranger: Belfort et Bâle bien sûr, mais aussi Soleure, Neuchâtel et Ber-

ne. L'idéologie, la doctrine qui sous-tend cet effort n'est donc pas la même, mais les réalisations non plus, puisque la France voit la création de grandes rectilignes impossibles à réaliser dans la topographie accidentée du Jura.

C'est donc des années 1740-1741 que date la conception d'un système de trois grands chemins. Le premier relie Belfort à Bâle en passant par Porrentruy et Delémont. Cet axe est relié à Bienne par deux grands chemins, l'un qui part de Glovelier, passe par Bellelay et traverse l'Erguel, l'autre, qui ne sera commencé qu'en 1746[31], part de Delémont, passe par Moutier et traverse la Prévôté.

## Le financement des Ponts et chaussées

Reste à envisager le mode de financement de ces travaux. Il est conforme à la manière dont le prince-évêque perçoit ses revenus, c'est-à-dire en partie en nature et en partie en argent, soit respectivement dans la proportion d'un tiers en corvées et de deux en deniers.

L'administration princière donne une correspondance juridique à la distinction qui se laisse faire aisément entre l'entretien des chaussées, travail qui ne demande que peu de qualifications, et ce qui relève des ponts, qui est une affaire de spécialistes[32]. François Decker est très clair là-dessus. Et en 1746, il dit que de ces deux objets: «[...] le premier [les chaussées] ne peut être qu'une charge personnelle, tandis que l'autre [les ponts] est une charge purement réelle.»[33] Ainsi, chaque personne tenant un feu dans une communauté est soumise aux corvées de bras. Si en plus elle possède un ou plusieurs biens immobiliers, elle devra participer au financement des ponts, ce terme recouvrant tout ouvrage d'art, mais aussi des travaux préparatoires, par exemple lorsqu'il s'agit de miner des rochers pour élargir ou ouvrir un passage. Précisons d'emblée que cet impôt s'avère largement insuffisant pour payer les travaux envisagés, ce qui donne souvent lieu à la perception d'une contribution exceptionnelle.

La première ordonnance concernant les grands chemins, datée du 1er mars 1741, tend principalement à réglementer l'utilisation de la force physique disponible au sein des communautés, puis au sein des familles.

Une deuxième ordonnance, publiée le même jour (1er mars 1741) et adressée au bailliage de Delémont, fixe les modalités du prélèvement en argent ainsi que son utilisation:

*Nous trouvons [...] être d'une nécessité absolue d'ordonner une levée suffisante de deniers publiques, pour faire abbattre et faire sauter les rochers dans les endroits les plus difficiles qui se rencontrent de*

*distance à autre sur les cantons des Communautés et qui demandent des Ouvriers expérimentés.*

*C'est pourquoi, Nous avons ordonné, et ordonnons par ces présentes à toutes les communautés de la Vallée de Delémont de payer dans l'espace de trois mois, à compter depuis la datte des présentes, un jet des petits mois, tel et sur le même pied que cette imposition se lève annuellement pour l'entretien de notre Garnison Suisse […].*

*Voulons et entendons que ces deniers qui seront extraordinairement levés, soient apliqués à payer les Maçons et autres ouvriers qui seront employés à abbattre les rochers les plus difficiles* [34].

Ce système de financement à deux composantes, l'une proprement humaine – qui demande à évaluer les communautés au foyer près – et l'autre financière, explique que les dossiers *Landstrassen* conservés aux Archives de l'ancien Evêché de Bâle[35] contiennent un nombre impressionnant de listes d'habitants des communautés avec leur état de fortune, c'est-à-dire que l'on compte non seulement les hommes mais aussi le bétail, et que l'administration évalue le potentiel de travail en charrues et demi-charrues, et ce pour toute la durée du XVIII^e^ siècle. Le règlement fait par F. Decker, lors de la construction du grand chemin de la Prévôté de Moutier-Grandval en 1746, précise que l'on comptera deux bœufs ou deux vaches pour un cheval, mais aussi que deux veuves valent un homme[36].

## La répartition du travail pour les communautés

On entre là dans une arithmétique bien particulière qui est celle de la pesée des forces vives, qu'elles soient animales ou humaines, et dont on a un exemple très parlant en 1784, date à laquelle Pierre-François Paris essaye d'élaborer une nouvelle répartition des cantonnements pour l'Ajoie[37]. En fait, il tente de résoudre un problème qui se pose depuis 1754, lorsque Joseph Guillaume Rinck de Baldenstein décide de faire de son château de Cœuve une résidence utilisable[38]. Parce que «la commodité et la décence l'exigeoient», le chemin de 3 km qui y conduit depuis Porrentruy doit être aménagé à la façon d'un grand chemin, même si sa largeur est réduite par rapport à ce que voudrait la doctrine. Obligatoirement, l'entretien de ce nouveau tronçon est mis à la charge des communautés; or, depuis 1754, on s'est borné à trouver des arrangements avec les communautés sans faire de nouvelle répartition, si bien qu'il y a un problème à résoudre, ce que la nouvelle situation de l'Ajoie va permettre. En effet, au cours du XVIII^e^ siècle, l'Ajoie procède avec la France à de micro-aménagements des frontières communales, comme à Damvant[39], Fahy[40], Goumois et Les Pommerats[41], Boncourt ou d'autres,

et il s'agit désormais d'intégrer ces communautés aux travaux généraux du bailliage d'Ajoie.

Précisons encore que l'inspecteur fait preuve d'une grande prudence dans sa façon d'aborder cette nouvelle répartition. Entre les mois d'octobre et novembre 1765, il avait eu l'occasion de présenter un projet similaire pour le bailliage d'Erguël. Les protestations des communautés avaient été telles que tout avait été abandonné, sans aucun aménagement possible[42].

## Une nouvelle répartition des cantons pour le bailliage d'Ajoie

Pierre-François Paris doit donc calculer (voir le tableau annexé) le toisage qu'il devra répartir pour ce qu'il définit comme les quatre grands chemins de l'Ajoie, soit au total: 45,7 km à répartir entre 34 communautés (colonnes N° 1 et 2). Il s'agit là de ce que nous pourrions appeler les mesures réelles, physiques, des quatre grands chemins à charge du bailliage ajoulot.

Il s'agit ensuite d'évaluer la force de travail des communautés. Pour cela, Pierre-François Paris utilise des listes qui ont été établies par chaque communauté en 1780 dans l'objectif précis de cette nouvelle répartition. Cette première approche lui a permis de calculer la force des communautés sur la base d'un système de coefficient: «Une charrue entière sera représentée par le nombre 3, une demie charrue par $1^1/_2$ et un manouvrier par 1.» Concrètement, ce chiffre représente l'addition des chevaux, des bœufs, des vaches et des personnes disponibles pour chaque communauté (colonne 3).

Il faut ensuite tenir compte du temps de travail, relativisé par le temps de déplacement de la communauté jusqu'au lieu de travail, sur la base d'une journée de dix heures, transport compris (colonne 4).

La force des communautés, multipliée par ses heures de travail, donne un premier nombre de toises qui peut être pris en charge par chaque communauté (colonne 5).

Ces mesures doivent être transformées en mesures de travail qui tiennent compte de la facilité – ou de la difficulté – du terrain. Ainsi, la route qui mène au château de Cœuve, moins large que les autres, peu fréquentée et avec des matériaux d'entretien qui sont déjà sur place, est considérée comme «facile»:

*l'on peut en conséquence réduire sa longueur relativement à l'entretien, en la comparant avec lesdites routes, aux deux cinquièmes, ce qui réduit le nombre de 1440 toises à celui de 576, que l'on doit faire entrer dans la répartition générale.*

En revanche, la route qui relie Porrentruy et Delémont en passant par le col des Rangiers est «difficile» parce que les communautés restent «chargées, comme d'ancienneté, de la pénible corvée de l'ouverture des passages dans les neiges, ce qui arrive souvent dans chaque hyver». Enfin, lorsqu'une communauté a son canton dans son propre village, on ne lui compte «que deux toises pour une» puisqu'il est plus à son avantage de bien entretenir le chemin qu'à une autre communauté. C'est ce facteur que l'on retrouve dans la colonne 6. A quelques exceptions près, les communautés voient ainsi leur nombre de toises diminuer (colonne 7).

La suite du calcul semble plus aléatoire parce qu'elle fait à nouveau intervenir la notion de «facile/difficile». P.-F. Paris prend – normalement – le 10% du chiffre qu'il a trouvé (colonne 8) et le transforme en nombre entier «pour simplifier et faciliter les calculs» en le multipliant par 8. Il trouve ainsi un nouveau nombre (colonne 9) qu'il multiplie par 2,5, ce qui lui donne le nombre de toises à diminuer pour chaque communauté, qui figure dans la colonne 10.

On ne peut donc que suivre P.-F. Paris dans sa conclusion de ce mémoire: «Il est aisé de concevoir, à la veue de ces tableaux et par l'exposé ci-dessus, que l'on n'a épargné ni peine ni soins pour tacher de parvenir à une répartition aussi juste que possible.»

Cette nouvelle répartition sera acceptée par Son Altesse lors du Conseil du 15 janvier 1785 et entrera peu à peu en vigueur à partir de 1786[43]. Le bailli d'Ajoie et le maire de Porrentruy la commentent de la manière suivante:

*ledit ouvrage leur paroit très juste, équitable et bien, proportionné sur les principes, que ledit inspecteur [Paris] a prit pour ladite répartition ne connaissant pas qu'on en pu prendre d'autres plus justes et plus équitables pour parvenir à une plus juste répartition. Ce nonobstant […] il plaira à Votre Altesse ordonner que ledit chemin n'aura pas plus de largeur pour autant qu'il demeurera à la charge de l'Ajoye qu'il n'en n'a sur la portion qui est à la charge de ladite ville […]* [44]

Elle ne rencontrera apparemment que peu d'opposition de la part des communautés: les archives n'ont conservé que la protestation de la communauté de Buix[45].

## Que dire en guise de conclusion?

Tout d'abord que toute cette activité qui se déploie autour des routes, qu'il s'agisse des grands chemins ou d'autres, n'apparaît pas dans le *Journal*. Tout se passe comme si Frêne ne voyait jamais les communautés au travail. Pas de trace non plus des nombreuses plaintes que celles-ci

font parvenir au prince-évêque et qui sous-tendent les calculs de P.-F. Paris. Les communautés sont en effet très soucieuses de l'équité de la répartition des cantons entre elles. D'une manière générale, et depuis fort longtemps, elles font humblement remarquer au prince-évêque qu'elles paient plus que leurs voisines[46], qu'elles doivent être exemptées de corvées parce qu'elles satisfont à d'autres, comme celles liées au travail des forges[47], ou encore que l'on n'a pas assez tenu compte de la difficulté du terrain[48], voire même, parce qu'elles ont autre chose à faire, comme c'est le cas des Genevez, qui construit un moulin[49], ou de Develier, qui demande à être dispensée des corvées de grands chemins parce que «l'entreprise d'une nouvelle église jointe aux travaux qu'exige l'agriculture l'occupperoit sans interruption»[50].

On remarque aussi que le pasteur, quel que soit le moyen de transport qu'il utilise, ne se plaint jamais de l'état des routes. Il en va de même pour les nombreux visiteurs qu'il reçoit: aucun ne semble avoir rencontré de difficultés liées à l'état des routes. C'est un contraste saisissant avec l'image que l'on peut se faire des routes d'Ancien Régime à partir des rapports émanant de l'administration. Qu'il s'agisse des inspecteurs, du directeur P.-F. Paris[51] ou du prince-évêque, tous insistent sur le fait que les chemins sont mal entretenus. Le recours aux corvées est sans doute à l'origine de cette différence de discours. Il est à la base du calcul aussi compliqué qu'humain fait par Paris, car il s'agit en quelque sorte de contraindre sans trop de heurts. Mais les nombreux déplacements de Frêne montrent que les communications, si elles ne sont pas rapides, ne sont pas malaisées.

Si le pasteur éprouve parfois quelque appréhension à voyager, c'est d'une part lorsqu'il fait des trajets qu'il connaît mal et d'autre part lorsqu'il doit se déplacer la nuit. Ainsi, lorsqu'il va retrouver son fils à Baden, voyage qui dure treize jours, du 13 au 26 août 1780, partant de Tavannes, il passe par Laufon, Bâle, Liestal, Olten, Aarau, Baden, Zurich, avec un retour par la région lucernoise et par Berne. Il fait le trajet à cheval, en coche, à pied – il renonce au coche qu'il a pourtant déjà payé –, en bateau, voit mille choses, rencontre mille personnes, mais ce qu'il apprécie par-dessus tout, c'est de revenir chez lui «fort heureusement», c'est-à-dire sans avoir connu de heurts, «nous partimes de Bienne sur le soir et arrivâmes fort heureusement à la Maison de Tavannes»[52].

Au «nous partimes» du départ, correspond le «fort heureusement» du retour. Chez Théophile Rémy Frêne, ce sont peut-être les deux jalons de l'accomplissement de la destinée.

*Antoine Glaenzer est archiviste et historien indépendant, travaillant principalement pour les communes. Il a participé à l'inventaire des voies de communications de la Suisse, notamment pour les routes du Jura.*

## Nouvelle répartition de la route de Franche-Comté[53]

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| n° | Noms des communautés | Force des com-munautés | Nb des heures | 1er produit | Parties à diminuer | 2e produit rectifié | Nb proportionnels | | Nb des toises | m |
| 1 | Vendelincourt | 125 1/2 | 100 1/2 x 6 1/2<br>25 x 7 1/2 | 653 1/4<br>187 1/2 | 0 | 840 3/4 | 8 3/8 | 67 | 800 | 1560 |
| 2 | Bressaucourt | 90 | 9 | 810 | 1/8 | 708 3/4 | 7 1/8 | 57 | 681 | 1328 |
| 3 | Courtedoux | 105 | 9 1/2 | 997 1/2 | 1/4 | 748 1/8 | 7 1/2 | 60 | 717 | 1398 |
| 4 | Chevenez | 228 | 10 | 2280 | 1/7 | 954 2/7 | 19 1/2 | 156 | 1864 | 3635 |
| 5 | Fahy | 140 | 8 | 1120 | 1/7 | 960 | 9 5/8 | 77 | 920 | 1794 |
| 6 | Grandfontaine | 100 | 9 | 900 | 1/7 | 774 2/7 | 7 3/4 | 62 | 741 | 1445 |
| 7 | Réclère | 73 | 10 | 730 | 1/7 | 625 5/7 | 6 1/4 | 50 | 597 | 1164 |
| 8 | Roche-d'Or | 25 | 8 1/4 | 206 1/4 | 1/7 | 176 11/14 | 1 3/4 | 14 | 167 | 325 |
| 9 | Danvans | 57 | 10 | 570 | 1/7 | 488 3/4 | 4 7/8 | 39 | 466 | 909 |
| 10 | Rocourt | 78 | 7 | 546 | 1/5 | 455 | 4 1/2 | 36 | 430 | 838 |
| | Total | | | | | | 77 1/4 | 618 | 7388 | 14406 |

Nouvelle répartition de la route d'Alsace

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| n° | Noms des communautés | Force des communautés | Nb des heures | 1er produit | Parties à diminuer | 2e produit rectifié | Nb proportionnels | | Nb des toises | m |
| 1 | Bonfol | 122<br>30 1/2 | 6<br>7 1/2 | 732<br>228 3/4 | 0 | 960 3/4 | 9 5/8 | 77 | 771 | 1503 |
| 2 | Cœuve | 104<br>34 | 7 1/2<br>10 | 780<br>340 | 1/8 | 980 | 9 3/4 | 78 | 781 | 1523 |
| 3 | Courchavon et Mormont | 12<br>31 | 10<br>9 | 120<br>279 | 1/4 | 299 1/4 | 3 | 24 | 240 | 468 |
| 4 | Bure | 175 | 8 | 1400 | 1/5 | 1120 | 11 1/4 | 90 | 902 | 1759 |
| 5 | Courdemaiche | 82 | 10 | 820 | 1/6 | 683 1/3 | 6 7/8 | 55 | 551 | 1705 |
| 6 | Bernevésein | 70 | 7 | 490 | 1/10 | 441 | 4 1/2 | 36 | 360 | 702 |
| 7 | Damphereux | 73 | 8 1/4 | 602 1/4 | 1/8 | 526 31/32 | 5 3/4 | 42 | 420 | 819 |
| 8 | Lugnéz | 76 | 7 3/4 | 589 | 1/6 | 490 5/6 | 4 7/8 | 39 | 390 | 760 |
| 9 | Buis | 72 | 10 | 720 | 1/8 | 630 | 6 3/4 | 50 | 501 | 977 |
| 10 | Montignez | 69 | 8 | 460<br>92 | 0<br>1/8 | 460<br>80 1/4 | 5 3/8 | 43 | 430 | 839 |
| 11 | Boncourt | 113 | 10 | 1130 | 5/24 | 894 7/12 | 9 | 72 | 721 | 1406 |
| | Total | | | | | | 75 6/8 | 606 | 6074 | 11 844 |

# Nouvelle répartition des routes des vallées de Delémont et Saint-Ursanne

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| n° | Noms des communautés | Force des communautés | Nb des heures | 1er produit | Parties à | | 2e produit rectifié | Nb proportionnels | | Nb des toises | m |
| | | | | | diminuer | rajouter | | | | | |
| 1 | Valbert, Montvoye et La Motte | 25 | 6 1/4 | 156 1/4 | 1/7 | 0 | 133 13/14 | 1 1/8 | 11 | 132 | 257 |
| 2 | Fontenois et Villars | 108 1/2 | 8 1/2 | 922 1/4 | 1/7 | 0 | 790 1/2 | 7 7/8 | 63 | 760 | 1482 |
| 3 | Courgenai et Coutematru | 237 | 10 | 980<br>695<br>695 | 1/7<br>0<br>0 | 0<br>0<br>1/10 | 840<br>695<br>764 1/2 | 23 | 184 | 2221 | 4331 |
| 4 | Alle | 186 \| 60<br>126 | 9<br>7 | 540<br>882 | 1/8<br>0 | 0<br>1/4 | 472 1/2<br>1102 1/2 | 15 3/4 | 126 | 1520 | 2964 |
| 5 | Cornol | 126 | 10 | 200<br>1060 | 1/8<br>0 | 0<br>0 | 175<br>795 | 9 3/4 | 78 | 941 | 1835 |
| 6 | Miécourt | 115 | 7 | 402 1/2<br>402 1/2 | 1/8<br>0 | 0<br>1/5 | 352 3/16<br>483 | 8 3/8 | 67 | 808 | 1575 |
| 7 | Charmoille | 96 | 7 | 336<br>336 | 1/4<br>1/6 | 0<br>0 | 252<br>280 | 5 3/8 | 43 | 519 | 1012 |
| 8 | Asuel | 54 | 7 5/8 | 411 3/4 | 1/6 | 0 | 343 1/8 | 3 3/8 | 27 | 325 | 634 |
| 9 | Pleujouse | 28 | 7 3/8 | 206 1/2 | 1/4 | 0 | 154 7/8 | 1 1/2 | 12 | 144 | 281 |
| 10 | Fregiécourt | 62 | 7 1/2 | 232 1/2<br>232 1/2 | 1/8<br>0 | 0<br>0 | 203 1/16<br>203 1/16 | 4 3/8 | 35 | 422 | 823 |
| | Total | | | | | | | 80 3/4 | 646 | 7798 | 15206 |

## Nouvelle répartition de la route du château de Cœuve

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| n° | Noms des communautés | Force des communautés | Nb des heures | Produit | Nb proportionnels | Nb des toises réduites | m |
| 1 | Vendelincourt | 125 1/2 | 7 | 878 1/2 | 70 | 150 | 293 |
| 2 | Bonfol | 152 1/2 | 7 1/4 | 1105 5/8 | 88 | 189 | 369 |
| 3 | Cœuve | 138 | 10 | 1380 | 110 | 236 | 460 |
| | Total | | | | 268 | 576 | 1123 |

NOTES

[1] FRÊNE, /743/, vol. 2, p. 216.

[2] FRÊNE, /398/, vol. 1, p. 431: «Avant diné, nous fumes avec lui [Mr Echaquet] examiner l'inscription de Pierre Pertuis; c'étoit le sujet de son voyage.»

[3] FRÊNE, /927/, vol. 2, p. 309.

[4] Je me base principalement sur les dossiers *Landstrassen* conservés à la Fondation des Archives de l'ancien Evêché de Bâle (AAEB, B 232), ainsi que sur une série de cartes anciennes. Cet article tient compte d'un travail effectué pour l'Inventaire des Voies de Communications de la Suisse.

[5] Dans la Prévôté de Moutier-Grandval, cette charge est occupée par H. Golle: AAEB, B 232/7, fasc. 1, 26 septembre 1746: H. Golle à F. Decker.

[6] AAEB, B 232/2, fasc. 2, 20 juin 1744: S. A. le prince-évêque à Jean-Pierre Voirol. Original: AAEB, B 137/28, fasc. 3, avec le sceau de J.-P. Voirol.

[7] AAEB, B 232/2, fasc. 3, 12 mai 1746: Voirol à Decker.

[8] AAEB, B 232/2, fasc. 3, 2 mai 1751: Voirol à Decker, à propos du pont de Soyhières.

[9] AAEB, B 232/4, fasc. 1, 2 novembre 1740: Decker, «Distribution de 1700 toises de chaussées par cantons ou communautés du baillage de Porrentruy».

[10] En septembre 1790, il dit être dans sa septantième année: AAEB, B 232/1, fasc. 2, 23 septembre 1790, Paris à S. A. Sur la fin de la carrière de P.-F. Paris, v. CREVOISIER, *Le factotum*, p. 16-19.

[11] CREVOISIER, *Le factotum*, p. 13.

[12] AAEB, B 155/1, fasc. 6, 28 février 1760, Decker à S. A.: «L'année que nous courons est la 47e que je travaille de la plume dans l'Evêché, dont 8 dans les bureaux extérieurs et 39 dans le service immédiat de la Cour.»

[13] AAEB, B 274/1, 12 novembre 1721: Traités entre les fermiers généraux de Lorraine et Decker. Rappelons simplement à ce sujet que le nord de l'Evêché reçoit du sel de Lorraine, soumis au système de la régie, c'est-à-dire que l'administration revend ce sel à la population, alors que le sud reçoit du sel de Franche-Comté, soumis au fermage: c'est donc un particulier qui a racheté au prince-évêque le droit de revendre le sel à la population; v. HIGEL, «Vente de sel lorrain», et PÉGEOT, «Le sel dans l'évêché de Bâle».

[14] GERN, «L'approvisionnement».

[15] Philippe GERN, *Aspects des relations franco-suisses*, p. 181-210.

[16] AAEB, B 274/8, 8 octobre 1737: «Mémoire sur la régie des sels dans la principauté de Basle».

[17] AAEB, B 155/1, fasc. 6, 28 février 1760: rapport de Decker à S. A.

[18] AAEB, B 155/1, fasc. 6, 28 février 1760: rapport de Decker à S. A.; et AAEB, B 137/18, 28 août 1775: gratifications accordées par S. A. à Decker: Decker a participé à une entrevue secrète à St-Joseph (SO), pour «aviser au moyen de faire un traité réciproque d'alliance entre le roy et le prince-évêque, ce traité en effet ayant eû lieu et ayant de part et d'autre esté agréé et les ratifications eschangées le 22 septembre 1739.»

[19] FRÊNE, /2267/, vol. 3, p. 433-434 (1788).

[20] Clément CREVOISIER, «L'entretien des routes»; Anne SCHILD, «Un initiateur de la transformation des modèles architecturaux dans l'Evêché de Bâle»; DONZÉ, «L'hôpital bourgeois de Porrentruy».

[21] Il y revient plusieurs fois; cf: AAEB, B 137/5, carton 1, fasc. 1, 1er juillet 1769: Pierre-François Paris à S. A.: « […] attaché depuis dix-neufs ans au service de cette cour […]»; et AAEB, B 137/18, fasc. 2 : 4 janvier 1763: Paris à S. A. V. aussi CREVOISIER, *Le factotum*, p. 11-19 et annexe N° 8.

[22] AAEB, B 137/18, fasc. 2 : 11 novembre 1754: Paris accole à sa signature l'abréviation «ing.», signe qu'il se considère comme ingénieur; 20 juillet 1759 et 23 février 1763: brevets d'engagement de Pierre-François Paris.

[23] V. n. 21.

[24] AAEB, B 155/1, fasc. 6 : 28 février 1760: rapport de Decker à S. A.

[25] AAEB, B 232/2, fasc. 1, 7 septembre 1741: Decker, probablement au grand bailli de Delémont, Rinck de Baldenstein. Une ordonnance promulguée en 1760 tiendra le rôle de cahier des charges du directeur des Ponts et chaussées: CREVOISIER, «L'entretien des routes», p. 3-10.

[26] AAEB, B 225, ordonnance N° 283. AMWEG, *Bibliographie*, chap. 4, p. 34 à 44, n° 523; 666; 667; 668; 670; 677; 679; 686; 687; 712; 716; 741 et 766.

[27] Il s'agit des numéros suivants, qui font toujours référence à AMWEG, *Bibliographie*, p. 44-60, N° 859; 884; 967; 1007; 1034 et 1061.

[28] CARON, *Histoire des chemins de fer*, t. 1, p. 11-78, citation p. 19. Il s'agit du *Mémoire instructif sur la réparation des chemins*.

[29] LEPETIT, *Chemins de terre*, p. 20-21.

[30] AAEB, B 232/1, s. d., probablement vers 1730.

[31] AAEB, B 232/7, fasc. 1, 20 avril 1746: Ordre de S. A. de procéder aux travaux; 27 avril 1746: contrat avec l'architecte; 29 avril 1746: instructions de Decker.

[32] V. par exemple: AAEB, B 232/1, 15 juin 1777: Le prince-évêque Frédéric de Wangen rappelle cette distinction.

[33] AAEB, B 232/1, 20 décembre 1746: Répartition des deniers à lever pour les Ponts et chaussées, par Decker.

[34] Ordonnance N° 397b, du 1er mars 1741: AMWEG, *Bibliographie*, p. 40, N° 667 et AAEB, B 225, N° 397: l'ordonnance et sa minute.

[35] AAEB, B 232/1 à B 232/7.

[36] AAEB, B 232/7, fasc. 1, 17 septembre 1746: Decker, aux maires de la Prévôté.

[37] AAEB, B 232/5, 18 novembre 1784: «Répartition des grands chemins du bailliage d'Ajoie» par Paris.

[38] Le château de Cœuve, ancienne résidence de la famille noble de Cœuve, a appartenu aux princes-évêques de 1602 à 1646 et de 1733 à 1793. BERTHOLD, *Arts et monuments*, p. 177.

[39] AAEB, B 207/7ad, 1723-1770 env.

[40] AAEB, B 207/9, fasc. 1628-1786.

[41] AAEB, B 207/12, 1530/1785, et B 207/14.

[42] AAEB, B 232/6, fascicule 1, les protestations de 14 communautés entre le 19 octobre et le 30 novembre 1765.

[43] AAEB, B 232/5, 12 juin 1786: Paris ordonne de mettre des bornes armoriées aux limites des nouveaux cantons.

[44] AAEB, B 232/5, du bailli d'Ajoie à S.A., le 2 décembre 1784.

[45] AAEB, B 232/5, avant février 1788.

[46] AAEB, B 232/2, fascicule 1, «Déclaration des mayres de la vallée de Delémont touchant le chemin depuis la ville de Delémont jusqu'aux Riedes, du 28 octobre 1719».

[47] AAEB, B 232/2, fascicule 1, «Billiet des forges d'Undervelier», le 12 mars 1666 et *idem*, «A vostre Altesse, très humble requeste de la communauté de Bassecourt», le 3 février 1722.

[48] AAEB, B 232/2, fascicule 1, «A son Altesse. Très humble requete de la Communauté d'Undervilier par les ayans charge», le 15 mars 174 2.

[49] AAEB, B 232/2, fascicule 3, lettre de Voirol à Decker, le 5 mai 1750.

[50] AAEB, B 232/2, fascicule 3, la communauté de Develier au prince-évêque, le 4 février 1751.

[51] AAEB, B 232/2, fascicule 4, de P.-F. Paris au grand Voyer, le 13 décembre 1763. Ou encore: AAEB, B 232/5, «Procès verbal de vision des chaussées d'Ajoie, du 17 mai 1777» par P.-F. Paris, le 17 mai 1777.

[52] FRÊNE, /1422/, vol. 3, p. 45, le 26 août 1780.

[53] Les tableaux sont ainsi présentés par P.-F. Paris: AAEB, B 232/5, 18 novembre 1784: «Répartition des grands chemins du bailliage d'Ajoie». Les noms de lieux sont dans leur orthographe du XVIII$^{e}$ s.