

Par-dessus le Doubs, par-dessus les siècles : le pont de Saint-Ursanne

Autor(en): **Hauser, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Actes de la Société jurassienne d'émulation**

Band (Jahr): **120 (2017)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-772322>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Par-dessus le Doubs, par-dessus les siècles : le pont de Saint-Ursanne

MICHEL HAUSER

Dans l'iconographie jurassienne, la vue qui représente le pont franchissant le Doubs à la hauteur de la cité de Saint-Ursanne est assurément l'une des plus courantes, qu'il s'agisse de la photographie, de la peinture ou même de la philatélie. Elle en est devenue de longue date l'une des images emblématiques du pays jurassien, au point d'illustrer la première page du très officiel message adressé par le Conseil fédéral au corps électoral helvétique en perspective de la votation populaire du 24 septembre 1978 relative à la création du canton du Jura. Cet ouvrage d'art, longtemps essentiel pour l'accès au Clos du Doubs, n'a cependant jamais fait l'objet d'études historiques bien conséquentes¹. Sa réfection complète, en 2015-2016, fournit l'occasion d'une approche plus circonstanciée.

La construction

L'existence d'un pont sur le Doubs à la hauteur de Saint-Ursanne remonte au Moyen Âge. Il s'agissait peut-être déjà d'une construction en pierre, faisant office, selon Jean-Paul Prongué, d'axe central² de la seigneurie établie de part et d'autre du cours du Doubs. Et le médiéviste de préciser: «Le chef-lieu de la Prévôté dispose probablement, sous ses murs, du premier pont de pierre traversant le Doubs à compter de Pontarlier. Dans la seigneurie, même d'éventuels ponts de bois ne sont pas mentionnés, signe patent, dans le contexte médiéval, de leur inexistence. La route qui traverse ce pont ne longe pas la rivière. Elle monte les pentes escarpées du massif jurassien pour suivre la crête centrale du Clos du Doubs jusqu'à la forteresse de Chauvillers, chef-lieu de la petite seigneurie du même nom³. »

Certes, le dessin que Wurstisen propose de la ville de Saint-Ursanne, dans sa *Chronique bâloise* publiée en 1580, laisse penser que le pont, alors, est en bois. Mais la reconstruction confiée au maître maçon Elias Huguenin au printemps 1670, après la destruction causée par une grande crue au mois de janvier précédent, aboutit à un ouvrage⁴ réalisé pour partie en pierre (les trois piliers), pour partie en bois (le tablier). Conséquemment, en 1677, c'est à des maçons et à des charpentiers, tout à la fois, que s'adresse le magistrat de Saint-Ursanne, en conflit avec le prévôt de Grandvillers, qui a l'intention de faire franchir le pont par un lourd attelage: aux premiers, il demande d'indiquer « qu'ils ont bien reconnu que le dernier pillier du pont est fendu grandement et qu'il n'est pas capable de porter une charge comme celle de question », aux autres « qu'ils ont visité les bois du pont tant les plattons que les tirens qui les portent d'un des pilliers à l'autre et ont reconnu que les tirents singulièrement ceux de la seconde arcade ou baichie sont pourris et incapables de porter cette charge avec ce qu'en despend sans danger et risque⁵ ». On peut en déduire que le pont, malgré sa toute récente réfection, ne présente plus, dès la fin du XVII^e siècle, toutes les garanties de solidité requises pour certains des besoins de transports de l'époque.

De fait, dans le courant de l'année 1728, les autorités de la ville de Saint-Ursanne lancent un projet de reconstruction complète de l'ouvrage d'art. Le 6 août, elles décident de nouer contact à ce sujet avec le chapitre de chanoines: « On a nommé le maistre bourgeois Jean Baptiste Migy et le Sr. L[ieute]nant Grillon pour parler à Monsieur le Coustre Bassand pour qu'il lui plaise de parler à Messieurs de leur vénérable chapitre causant la réparation du pont de pierre que le Magistrat serait en train de faire à celle fin de nommer quelqu'un de leurdit vén. chapitre pour assister à une assemblée de Magistrat pour conjointement délibérer et prendre résolution sur cette affaire⁶ ». Une dizaine de jours plus tard, soit le 17 août, un premier contrat est passé avec le maître maçon Henry Brunet, bourgeois de la ville, « pour construire entièrement de pierre le pont sur le Doubs », charge à l'artisan de se rendre à Saint-Hippolyte, plus en aval, « pour prendre connoissance du pont qu'est bâti de pierre à cet endroit »⁷. L'assemblée prévue le 6 août se tient le 9 septembre et débouche, malgré les réticences du chapitre, sur une démarche auprès du prince-évêque aux fins d'en obtenir, comme d'ancienne coutume, l'usage gracieux des bois de la forêt de Méchaimé: « Remonstre très humblement à Votre Altesse le Magistrat de St. Ursanne, qu'ayant trois piliers de pierre pour soutenir le pont du Doubs et afin d'éviter à l'advenir les frais

annuels que coute l'entretien dudit pont construit de bois, aurait pris résolution et même se serait convenu avec un maître masson pour faire des voutes et le construire entièrement de pierre (...), a cru devoir venir très humblement l'exposer à V(otre) A(ltesse) et la supplier de vouloir bénévolement permettre la construction dudit pont de pierre sur les deniers de l'angal de la Ville et laisser l'usage dudit bois de Méchaimé à ladite Ville comme d'ancienneté⁸». La réponse du prince-évêque Jean-Conrad de Reinach-Hirtzbach ne tarde pas. Le 30 octobre 1728, les autorités de la ville en prennent connaissance avec satisfaction et déférence, d'autant que les réserves du chapitre sont écartées: « Monsieur le lieutenant a donné communication et fait lecture au Magistrat d'une gracieuse lettre de Son Altesse notre très gracieux Prince et Seigneur datée du 18 de ce mois contenant la déclaration gracieuse de sadite Altesse sur la requête présentée à sadite Altesse par le Magistrat concernant le pont du Doubs pour le vouter et construire entièrement de pierre, trouvant sadite Altesse non seulement raisonnable, mais utile l'entreprise de ce travail. Tellement que le Magistrat peut commencer et poursuivre cette construction du pont de pierre en laissant et continuant gracieusement l'usage du bois de la Coste de Meschamé pour les bâtiments publics d'icelle, estant libre au vénérable chapitre de Saint-Ursanne de se pourvoir contre le Magistrat de ce lieu par devant son juge competant au cas où il trouve estre fondé de former quelque opposition⁹. »

En parallèle à toutes ses démarches officielles, l'édilité prend les premières dispositions utiles en perspective de l'ouverture du chantier. En septembre 1728, elle ordonne aux citadins qui ont « des fumiers devant la porte du pont de les sortir et charrier autre part, à celle fin de faire places pour descharger les matériaux dont on veut se servir pour vouter le pont¹⁰ ». Le mois suivant, elle confie au charpentier Jean-Pierre Nuspaum la charge de couper et préparer, dans la forêt de Méchaimé, la quantité de 52 pièces de bois nécessaires « pour les ceintres du pont à vouter¹¹ ». De même, les premiers transports de pierres et chaux sont commandés, effectués et rétribués. Le maître maçon Brunet obtient du reste, au début décembre, « qu'on fit faire aux frais de la ville le charet à deux roues que ledit Brunet a demandé pour charrier les pierres dans le tems qu'on dressera le pont¹² ».

Cependant, Brunet se trouve confronté à de plus grands soucis. L'avocat Claude Modeste Humbert¹³, qui a passé sa jeunesse à Saint-Ursanne et amorce une carrière à la cour épiscopale de Porrentruy, s'en vient mettre en cause ses capacités techniques. Le 18 novembre 1728, il écrit au maître-bourgeois Migy: « Suivant que je vous ai promis, je vous envoie



Vue du pont, côté aval, le 15 septembre 1936 (musée de l'Hôtel-Dieu, Porrentruy, Fonds A. Perronne, n° 7417).

un dessein de votre pont de mesure ensuite de celles que m'at donné le maître masson. Comme non obstant j'ai lieu de croire qu'il auroit de la peine à le tracer en gros pour prendre les pannaux, ce qui est pourtant tous le fort d'un travaille de cette nature ou tout dépent d'une extrême justesse, je vous offre à l'aller faire moy mesme si vous le souhaitez, ce que je pourois faire pendant les feries qu'occasionneront la Ste Catherine et les feste de S. A. Étant, par ce petit travaille charmé de vous tesmoigner ainsi qu'à toute la ville que reconnaissant infiniment les graces que j'y ai reçue il luy en fait mes remerciements les plus sincère c'est de quoy je vous supplie d'estre persuadé vous priant d'assurer tous vos Messieurs de mes très profonds respects avec un entier dévouement¹⁴». Deux jours plus tard, le maître-bourgeois, en présence d'Henry Brunet sans doute convoqué tout exprès, informe ses collègues de cette missive, ainsi que d'un plan et d'un dessein qui l'accompagnent. Du consentement du magistrat, Brunet est autorisé à emporter ces deux documents pour examen « de plus près et à loisir, et voir de combien les deux piliers du Doubs des deux extrémités se rétréciroient par le plan et dessein qu'en a dressé et donné ledit Sieur Humbert¹⁵ ».

Le maître Brunet aura pratiquement tout l'hiver 1728-1729 pour mener ses réflexions. En tout cas, le 25 mars 1729, un nouveau marché est conclu entre lui et le magistrat de la ville pour — le libellé a toute son

importance technique — « la construction du pont de pierre sur les piliers actuellement existants¹⁶ ». Ce contrat fournit maintes précisions sur la nature de l'ouvrage à réaliser : celui-ci « doit avoir dix pieds de vuide avec des rampes, ou gardefoux, des deux côtés, de trois pieds et huit pouces de hauteur et un pied d'épaisseur » ; « tous les dehors dudit pont, qui sont de vue tant voutes que gardefoux ou rampes, seront de rochers tous coupés picqués, ou ciselés, et travaillés au marteau de mesmes pierres de rochers, comme celles des voutes ou rampes » ; « il y aura aussi des petits bancs de pierre pour s'asseoir sur la pointe des trois pilliers avec des augiers pour descouler l'eau où il sera besoin et nécessaire » ; enfin, pour « dresser la première voute vers midy », le maître maçon convient « d'élargir et d'avancer le pillier devers vent ». La durée du chantier et les conditions de rétribution sont abordées elles aussi : « Pour quel travail et besogne qu'il a promis d'estre achevé vers la Saint Jean prochaine 1729 pour pouvoir passer les charois, et voitures, le restant au plus tôt que possible, on lui a promis et accordé la somme de huict cents cinquante livres, argent d'icy, avec une thinne de vin, sans que ledit masson soit aucunement attenu, pour ce qui concerne la charpente nécessaire à la construction dudit pont, sauf de s'aider avec les charpentiers pour poser les cintres dudit pont. »

Le chantier peut donc être vraiment ouvert au retour des beaux jours, au printemps 1729. Les comptes de la Ville gardent la trace du lancement des travaux, un brin festif puisque sont achetés « 4 pots de vin à 6 sous le pot avec 9 sous de pain et 4 sous de fromage [...] pour les massons et charpentiers dans le tems qu'ils posèrent la première pierre du pont¹⁷ ». Des dispositions particulières doivent être prises d'emblée pour permettre la réalisation de l'ouvrage aux meilleures conditions : d'une part, il faut « faire faire un chevalet pour porter les 4 traits du pilier du pont devers midy lorsqu'on travaillera à son élargissement » (ce qui prouve bien qu'il s'agit de tirer parti des piliers déjà en place tout en ajustant celui du côté sud) ; d'autre part il importe de confectionner deux « nacelles » (sans doute des sortes de barques), « l'une à servir aux maçons et autres ouvriers du pont, et l'autre à passer les allants et venants¹⁸ ».

Concrètement, les travaux vont durer bien au-delà de la Saint-Jean et s'étendre en somme sur le reste de l'année 1729. En toute logique, c'est à l'aménagement des piliers qu'il faut s'attaquer d'abord. Le maître d'ouvrage, manifestement, s'entoure d'un maximum de garanties à cet égard. C'est ainsi qu'il obtient de l'abbé de Bellelay « que les deux Révérends frères Monnot et Eray de son Abbaye se transportassent icy avec leur masson Metthé pour visiter et examiner [...] si les piliers et cintres dudit pont estoient assés solides pour supporter les voutes et arcades¹⁹ ». Logés

quelques jours à Saint-Ursanne chez « la veuve de feu le conseiller Jean Claude Marchand », ces experts sont gratifiés, le 1^{er} juin, « sur la maison de ville », d'une réception « officielle » avec dîner qui coûtera cette fois plus de 15 livres. Et comme deux précautions valent mieux qu'une, les autorités de la cité payent en sus au curé de la paroisse la rétribution de « deux messes pour prier Dieu pour une bonne réussite du pont ²⁰ »...

À l'été, on en arrive à la confection des voûtes. Les artisans sont alors mis sous une certaine pression : « Le maistre bourgeois de l'année ayant fait comparoitre par devant la Seigneurie et Magistrat le maistre masson Henry Brunet avec les chartiers Fleury, Migy et Boillotat au sujet des pierres de cartelage pour les voutes du pont, a été dit et résoud que les trois chartiers voitureroient et charieroient tous à la fois, ayant choisi eux-mêmes les lundy, mardy et vendredy de chaque semaine pour vacquer auxdites voitures ²¹ ». À l'automne, de la sorte, le chantier s'achève. Il n'est dès lors plus question que de finitions et, bientôt, de rétributions. En sa séance du 22 octobre, « le Magistrat a trouvé utile et expédient de différer de paver le pont jusqu'à un autre tems ²² ». Le moment est venu, d'ailleurs, de marquer dignement la fin des travaux : on rétribue le « sieur Henry Joseph Marchand pour une demie thinne de vin et 12 sous de pain que fut accordé aux massons et charpentiers après avoir finit et achevé le travail et besogne du pont y compris aussi un pot de vin et 1 sous de pain que fut donné au fils Henry Brunet et à Jean Henry Verdat estant à la forge d'Undrevelier pour choisir du fer pour le pont ²³ ». Puis, le 19 novembre, Brunet s'en vient demander une première fois le paiement de ses travaux. L'affaire est repoussée au 1^{er} décembre. À cette date, le magistrat « fait ses réflexions », constate qu'il « n'a pu suivre le plan et dessein qu'avait fait et donné maistre Henry Brunet masson pour la construction du pont de pierre tant à raison du rehaussement des cintres et arcades dudit pont, que la réparation plus grande des piliers, à laquelle on ne s'attendoit pas ²⁴ », mais décide finalement d'accorder la somme de 1305 livres au total. C'est donc bel et bien d'un dépassement de crédit dont il s'agit, attendu que le contrat du 25 mars 1729 prévoyait d'accorder à Brunet un montant global de 850 livres. L'entente, cependant, demeure et se confirme : « ledit masson Brunet ayant avoué avoir déjà eu et reçu dudit Magistrat la somme de 1250 Livres, resteroit encore à lui estre délivré et payé la somme de 55 livres, non comprises icy les journées qu'il a fait en s'aidant aux chartiers à charger les pierres pour les arcades et rampes dudit pont, et celles en construisant et détruisant les ceintres dudit pont, qui lui seront payées à part, en lui laissant aussi la poche de fer dont on s'est servi à plomber les rampes dudit pont, avec le charet à deux roues



Le tablier du pont et ses garde-corps avec leurs bouteroles, au début du xx^e siècle (musée de l'Hôtel-Dieu, Porrentruy, Fonds Gustave Amweg, n° 1989.175).

que la ville avait fait faire pour le travail dudit pont, lequel charet ledit Brunet ne refusera à ladite ville en cas de besoing, ledit masson s'estant aussi chargé de finir de paver ledit pont moyennant lui fournir les matériaux sur la place comme sable et cailloux qui seront tirés et ramassés par ledit Brunet qui sera obligé de dresser la croix dudit pont dans l'endroit à lui montré par le Magistrat, en y fournissant un piedestal et plomb y nécessaire pour la plomber, moyennant ce que dessus ledit Brunet a été content ayant touché en la main de sieur Ursanne Vaicle Maistre bourgeois et du Gouvernement de la présente année²⁵ ». Et c'est juste avant Noël que l'affaire est bouclée: « Le 21 Xbre 1729 Messieurs Jean Jacque Migy maire, Ursanne Vaicle et Jean Baptiste Migy, tous deux maistre bourgeois à Saint Ursanne ont tiré hor du coffre de l'Espargne de ville la somme de cinquante cinq livres basloises, qu'ils ont delivré en meme tems à maistre Henry Brunet masson laquelle somme jointe à celle de 1250 predite monnoye déjà ci-devant reçue par ledit Brunet, fait la somme de 1305 Livres, qu'ont été accordées audit maistre masson Brunet pour entier payment du pont de pierre construit sur les piliez par ledit Brunet dont de cette somme de 1305 Livres ledit maistre masson Brunet s'en tient pour bien contenté, payé et satisfait, en demeurant toujours garent de ses travaux dudit pont²⁶ .»

Ainsi donc, à l'orée de l'année 1730, la ville de Saint-Ursanne peut s'enorgueillir d'une réalisation architecturale importante, l'une des premières parmi celles qui, nombreuses au milieu du XVIII^e siècle, marqueront ou même changeront le visage du pays. Cette reconstruction du pont s'inscrit aussi dans le droit fil du développement des voies de communication — les « grands chemins » — à la même période. Il est à relever au demeurant, puisque s'ouvre alors la décennie qui sera agitée par les troubles dans l'Évêché de Bâle, que les travaux conçus en 1728 et réalisés en 1729 doivent tout ou presque à deux personnages que l'on peut considérer, dans une certaine mesure, comme emblématiques du clivage de la société de l'époque, opposant les *craichies* ou partisans de la cour et les *hotties* incarnant la résistance populaire aux autorités : d'une part Claude Modeste Humbert, haut fonctionnaire en devenir auprès de la cour épiscopale à Porrentruy, d'autre part Henry Brunet, honnête artisan dont le rayon d'activité²⁷ ne dépasse guère le territoire de la petite cité dont il est bourgeois. Les ponts, même aux temps des séditions, auront toujours unis les hommes...

L'entretien, d'un régime à l'autre

Tout neuf, le pont devait encore être fait tout beau ! Sa chaussée est bientôt pavée, conformément aux engagements pris par Henry Brunet. Les autorités de la ville, corollairement, ajustent leur règlement de police, restreignant l'habitude qui consistait à « tout balancer » du haut de ce passage sur le Doubs : le 11 mai 1730, « a été dit et résoud qu'on défend de ne plus porter ou jeter du pont en bas aucune pierre ou gros jettunt pesant, à peine de chatois, permettant le menu jettunt moyennant le porter et jeter entre la seconde voute au gros coulant de l'eau, ce que se publiera sur dimanche après l'office 15 du courant²⁸ ». Vient enfin la touche ultime, esthétique et propitiatoire tout à la fois : à l'été 1731, grâce à la générosité d'un chanoine de la cathédrale de Bâle, Jean Münch de Münchenstein, frère du châtelain de Saint-Ursanne, une statue de grès rose représentant saint Jean Népomucène, protecteur des ponts, qui vient d'être canonisé en 1729 par le pape Benoît XIII, est dressée dans la niche centrale du pont, côté amont. Le nom du sculpteur demeure inconnu. La seule indication repérée dans les archives locales fait état d'une consultation du peintre delémontain Jean-François Tavanne (1681-1761), avant même la mise en place de la sculpture : « À l'arrivée du sieur Conseiller Tavanne peintre

à Delémont les deux maistrebourgeois ont reçu les ordres de lui parler et à Monsieur le chanoine et curé Hennet son beaufrère pour et à raison d'une statue de Saint Jean Nepomuc que Monsieur le Rdme Grand chanoine Münch à Münchenstein dit de Löwenburg s'est fournit de faire dresser à ses frais au Pont du Doubs de céant²⁹. »

Par la suite, et bien logiquement, ce sont surtout de menus travaux d'entretien courant qui sont consentis, aux bons soins des artisans de la place. Les comptes de la ville, jusqu'à la fin du siècle, en font régulièrement état. Ainsi, en septembre 1733, il revient à Henry Brunet de poser « 4 crampons aux garde-fous du pont ». En juin 1737, le même Brunet encore, avec le concours d'un « autre maçon », est rétribué pour avoir « réparé le pavé du pont » ; deux mois plus tard, c'est le dénommé Claude Dichat qui est payé pour « recramponner les ridelles du pont ». En 1738, on fait déplacer la croix dressée à l'extrémité méridionale du pont. En 1739, Jean Henry Verdat, membre du conseil, fournit du plomb « pour replomber les crampons du pont », avant que le maçon Jean-Claude Brunet — probablement fils du constructeur — « replombe » à son tour « des bouilles sur les arcades du pont ». En 1746, il revient au serrurier Joseph Vaicle d'être dédommagé pour de menus travaux sur l'ouvrage d'art. En 1759, Jean-Baptiste Boillottat perçoit une rémunération « pour avoir retiré hors du Doubs les rondes pierres qui estoient sur les arcades du pont » et en avoir « nettoyé les pillièds ». En 1780, il en va de même avec Jean-Claude Grillon, chargé de « remettre des grosses pierres proche des pilliers du pont ». En 1789, c'est Ignace Bourquard qui est payé « pour avoir mis des crampons au pont ».

La seule intervention un peu plus conséquente à signaler encore pour le XVIII^e siècle se situe en 1787, année durant laquelle les frères Boillottat perçoivent 20 livres et 10 sous pour « 36 journées à réparer le chemin devant la porte du pont et tirer du sable pour recharger le pont », ce matériau étant acheminé par Joseph Marchand en seize voyages de voiture attelée. Mais il faut dire qu'en dehors du pont même, ses abords font quant à eux l'objet de transformations notables. En septembre 1738 déjà, des charpentiers et maçons, au nombre de huit, avaient été engagés pour « lever le corps de garde dressé et bâti devant la porte du pont³⁰ ». À cette porte, comme aux deux autres de la cité, un gardien nommé au début de chaque année était chargé de la surveillance des allées et venues et, corollairement, de la fermeture nocturne du passage. À la porte Saint-Jean, donc à l'extrémité nord du pont, ce fut le dénommé Ignace Italin qui occupa la fonction du milieu des années 1720 jusqu'en 1759. C'est d'ailleurs lui, avec le concours de Frantz Fleury, Ignace Theuvret et Franz Boillottat,

qui fut chargé, les 14, 17, 18 et 19 février 1747, de détruire et faire passer en aval « un gros boulevard de jettun qui portoit préjudice au pont³¹ », autrement dit de faire s'écouler un amoncellement de débris menaçant l'ouvrage d'art. À l'autre extrémité, côté campagne, c'est durant la deuxième moitié du XVIII^e siècle qu'est construite la première maison sur cette rive du Doubs, dans l'axe même du pont.

La Révolution venue, le système politique changea, mais la nécessité d'entretenir le pont subsista, d'autant que celui-ci commençait de vieillir et qu'il était assurément bien sollicité par le passage des troupes et autres charrois de circonstance. En frimaire de l'an XI (fin 1802), les maçons Jean Boillotat et Bernard Piquerez sont payés pour de menues réparations³². Le registre des délibérations municipales indique ensuite que « dans la troisième et quatre semaine de juillet 1807 le pont a été réparé et renouvelé, l'eau étant très basse et faisait une grande sécheresse³³ ». En 1812, l'on retrouve Bernard Piquerez, qui reçoit cette fois-ci « la somme de soixante francs pour réparations faites au grand pont qui traverse la rivière du Doubs »³⁴. Puis, en 1815, Xavier Boillotat et le tailleur de pierre Jean-Baptiste Besançon consacrent quatorze journées « pour la réparation du pavé du pont de la ville de St-Ursanne, tant pour ramasser les cailloux que pour tirer le sablent³⁵ [sic] ».

C'est en 1826, donc près d'un siècle après sa reconstruction, que le pont connaîtra en fait sa première réfection conséquente. Les travaux sont mis en adjudication le 27 mai de cette année-là, « en conformité de la délibération du Magistrat de la ville de St-Ursanne du 15 courant, et du procès-verbal d'expertise dressé le 12 novembre 1825 par le Sr. Xavier Boillotat, maître maçon de cette ville, pour la réparation du pont de pierre situé sur la rivière du Doubs, et vu de même le secours accordé par LL. EE. du petit Conseil à la ville de St-Ursanne, pour ladite réparation³⁶ ». Le procès-verbal d'adjudication précise la nature des tâches à réaliser, point par point :

— « il sera posé un rang de pierre dure de roc en carrodage, joignant le fondement de la première voute dudit pont, côté de minuit joignant la porte et sur le grillage du fondement, de toute la largeur de ladite voute, et cramponnée ensemble avec la même voute, ledit carrodage aura 2 pieds de largeur, avec champfrein dans le haut, un pied et demi de hauteur et chaque pierre de taille susdite aura au moins cette dimension » ;

— « le milieu de la première voute du côté de minuit, et celle du milieu suivante, seront comblés de bonnes grosses pierres, au niveau des bases des piliers, et de la largeur de ces voutes au moins, et ce pour remplir le vuide que les débordements de la rivière ont creusé et qui menace

d'ébranler les fondements du pont, lesdites pierres seront posées en toute solidité et garanties en place pendant deux ans » ;

— « tous les joints des pierres du pont en entier, sauf celles du haut des voutes du pont, c'est-à-dire depuis où les voutes commencent leur cintre intérieur, seront regarnies et murées par tous lesdits joints avec du mortier fait avec de la chaux vive et de la brique pilée, et s'il manquait aussi quelque chose aux jointes desdites voutes, elles seront aussi réparées et regarnies, en un mot, tous les jointes des pierres en général seront nettoyées, les herbes arrachées, avant que de les garnir de nouveau et toutes les pierres qui seront endommagées seront remplacées par des neuves, les pierres qui servent à écarter les voitures sur le pont seront redressées, il en sera fait deux neuves, les éviers qui servent à découler l'eau dudit pont seront remis en bon état, et s'il s'en trouve des cassés il en sera fait des neufs à leur place, il en sera aussi fait deux autres à neuf, près de la porte, s'ils sont trouvés y être nécessaires » ;

— « la porte du pont sera aussi remise en crépissage de tout côté extérieurement et intérieurement, la voute entière et murs joignant icelle seront rétablis et maçonnés partout où besoin sera, les fentes seront regarnies et consolidées, l'ancien crépissage sera enlevé ».

Tous ces travaux sont attribués, au prix de 250 livres de Suisse, à Xavier Boillotat, c'est-à-dire à l'expert même qui avait, six mois auparavant, établi le projet. Avec la caution de Bernard Piquerez — sans doute celui qui était déjà intervenu sur le pont en 1802 et 1811 —, Xavier Boillotat s'oblige donc, le 27 mai 1826, à mener à bien ce programme jusqu'au 15 août suivant. Il tiendra manifestement son engagement puisque les autorités communales, par lettre³⁷ du 25 août, peuvent annoncer au grand bailli de Werdt que « les réparations du pont sur la rivière du Doubs à St. Ursanne se trouvent terminées » et lui demander « de bien vouloir envoyer le plus tôt possible un expert sur les lieux pour faire la visite de ce travail », afin de pouvoir percevoir la contribution cantonale de 200 livres promise à la ville.

De la sorte, le pont était à nouveau prêt à affronter les rigueurs du temps et des eaux. Les gros dangers ne tardèrent pas, puisqu'une forte crue du Doubs, au début du mois de septembre 1831, brisa les arrêts installés en amont de la cité pour contenir le bois mis en flottage et agglutina le tout un peu plus loin, sur une écluse. Les actes municipaux rendent compte du péril : « On craignait que ces masses énormes de bois descendant plus loin n'enlevassent le pont en pierre, en entraînant aussi les autres ponts sur leur passage. Vers midi, par un temps affreux, le maitre-bourgeois a invité tous les habitants de la ville à se rendre à l'écluse

pour tâcher d'enlever les arrêts. Quatre-vingt-huit hommes se sont présentés pour prêter secours ; ils ont réussi. Mais ils ont failli perdre la vie, et être entraînés par le cours impétueux de la rivière. Heureusement qu'on a pu les sauver³⁸... »

Après la réfection de 1826, le pont, pour le reste du XIX^e siècle, ne subira plus d'interventions importantes de réparation ou consolidation. Comme cela avait été le cas pour la période comprise entre 1730 et 1825, les comptes municipaux ne mentionnent plus que de simples travaux d'entretien : ainsi en 1827 et en 1833 quand il s'agit de « recharger le pont » à l'aide de sable, en 1844 quand Ignace Boillotat est payé pour « réparation au pont », puis en 1859 quand le même artisan reçoit quelque 120 francs « pour avoir cimenté le pont » — c'est la première fois que ce verbe apparaît — et encore « pour reconstruction du mur à la tête du pont » ; en 1865, c'est au tour du maître maçon Constant Merguin de percevoir un peu plus de 400 francs pour des travaux qu'il effectue en employant du *ciment Vassy*³⁹ transporté de Porrentruy à Saint-Ursanne par Pierre Migy.

À compter des années 1870, pourtant, les informations relatives à l'ouvrage d'art viennent subitement à manquer totalement ou presque dans les actes municipaux. C'est qu'un changement d'importance vient de se produire...

Bien d'État

Dès le milieu du XIX^e siècle, avant même l'arrivée du chemin de fer, les conditions de circulation à travers le pays jurassien évoluent. Le réseau routier de base est rénové, voire complété par de nouvelles voies secondaires dues à l'initiative régionale. Tout confiné qu'il puisse être par les conditions géographiques, le Clos du Doubs n'échappe pas à cette évolution, dont il subit les conséquences plus qu'il ne les infléchit. À la fin des années 1830 déjà, il y était question de creuser des tunnels vers l'Ajoie et la vallée de Delémont, pour sortir de l'isolement consécutif à l'aménagement de la route de La Caquerelle quelques années auparavant. Il fut procédé ensuite, sous l'impulsion des communes concernées, à la correction de la route de Saint-Ursanne aux Rangiers. Puis, entre 1869 et 1872, une nouvelle route est construite de Saint-Ursanne à Soubey. Plus large que la précédente, elle en diffère aussi par le tracé de certains de ses tronçons, notamment à la sortie de Saint-Ursanne, au débouché sud

du pont, où elle se dirige vers l'amont de la rivière plutôt que de partir, quelques mètres en aval du pont, directement vers les hauteurs.

C'est dans ce contexte que l'État de Berne prend progressivement le contrôle de la situation. Son ingénieur d'arrondissement n'y alla pas de main morte, puisqu'il demanda tout bonnement, en 1871 comme déjà deux ans plus tôt, la démolition complète de la porte Saint-Jean, celle-là même qui débouchait sur le pont. « Cette proposition, déjà rejetée en 1869, fut repoussée une seconde fois par l'assemblée [communale de Saint-Ursanne]. Elle décida, au contraire, que la commission de la route de Saint-Ursanne–Soubey serait invitée à reconstruire la voûte de cette même porte, et à rendre habitable le logement qui était au-dessus⁴⁰ ». Toutefois, ce sont les autorités cantonales, sous la signature du Directeur des travaux publics en date du 27 décembre 1872, qui procèdent à la réception provisoire de la nouvelle route. Elles précisent bien, alors, ce qu'il en est des ouvrages d'art aux deux extrémités du tracé: « Les ponts sur le Doubs à Soubey et Saint-Ursanne ne sont pas compris dans la partie de route reçue. Les communes qui les ont entretenus jusqu'à présent continueront, aussi longtemps qu'ils resteront à leur charge, à le faire d'une manière satisfaisante⁴¹ ». Il faudra encore un peu plus de trois ans pour que les choses se clarifient. Le 7 mars 1876, en effet, la Direction des travaux publics du canton de Berne écrit aux préfets des Franches-Montagnes et de Porrentruy, à propos de « la route de Soubey à Saint-Ursanne à travers le Clos du Doubs », qu'elle « peut maintenant être reçue par l'État »⁴². Et de préciser: « La longueur de la route depuis le pont de Soubey (rive gauche) jusque dans le voisinage de la maison de ville à Saint-Ursanne est de 46 737 pieds courants dont [...] 7 147 situés sur l'arrondissement communal de Saint-Ursanne. Vous êtes chargé, Monsieur le préfet, de porter le contenu de la présente à la connaissance des communes intéressées. » À compter donc de mars 1876, le pont de Saint-Ursanne est devenu propriété de l'État.

Ce changement de statut juridique n'a bien évidemment pas d'influence sur les conditions de conservation de l'ouvrage, encore et toujours soumis aux mêmes aléas de la nature. La fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle apportent leur lot d'inondations, notamment en 1882⁴³, 1910 et 1918, au point que les rapports officiels, au terme de cette dernière année, s'alarment spécialement de la situation du Doubs à Saint-Ursanne, où « la crue subite a occasionné des débordements entraînant avec eux une partie des rives, du bois, des buissons et obstruant ainsi les ponts [...]. Les changements de niveau subits de cette rivière exigent des précautions dans le flottage du bois⁴⁴ ». Ainsi doit-on en venir, à l'été 1919, à de nouveaux

«travaux de protection aux piliers du pont sur le Doubs». La convention⁴⁵ passée entre l'État de Berne, représenté par l'ingénieur en chef d'arrondissement à Bienne, et l'entrepreneur de la place Gaspard Brunod précise qu'il s'agit pour celui-ci de placer un enrochement approprié: «Les pierres nécessaires seront de bonne qualité et de grandes dimensions: elles devront avoir au moins 1/8 de m³ [...] Pour le prix de Fr. 55 le m³, l'entrepreneur a à sa charge la fourniture, le transport, la mise en place des blocs de pierres et tous les échafaudages nécessaires à cet effet.»

Pourtant, ces mesures ne s'avéreront pas suffisantes. Très vite, il va falloir intervenir à nouveau, de manière plus drastique. Le 16 mars 1921, l'ingénieur d'arrondissement, basé désormais à Delémont, fournit un long rapport⁴⁶ à son supérieur hiérarchique, l'ingénieur en chef du canton: «La ville de Saint-Ursanne est exposée très fréquemment aux inondations du Doubs. Il a été constaté même que, pendant ces dernières années par suite du grand déboisement pendant la guerre, les crues et les inondations sont dues tant à l'insuffisance du profil de la rivière en amont de la ville qu'à l'insuffisance de profil utilisable du pont. Ce dernier avec ses trois piliers est même en temps de crue souvent exposé à être obstrué par les bois charriés par le Doubs; tel fut le cas, par ex. il y a 3 ans». Sur le constat que des quatre arches du pont, «celle rive gauche fonctionne très peu, étant en partie obstruée par des matériaux», il en vient à décrire la correction prévue: «Elle a pour but non pas de supprimer totalement les inondations de la ville, vu que le Doubs sort de son lit déjà en amont [...], mais elle réduira les inondations à un minimum en créant aux abords du pont un dégagement complet tant en aval qu'en amont par l'établissement d'une section d'écoulement beaucoup plus grande. Les travaux projetés comprennent: 1. Élargissement du lit et dégagement de l'arche du pont rive gauche. 2. Protection du talus, rive gauche, au moyen d'un bétonnage de 20-50 cm d'épaisseur [...]. 3. Construction d'un mur rive droite. Vu le peu de terrain disponible et pour des considérations d'esthétique, la construction d'un mur sur cette rive est à préférer.» Tous ces travaux et d'autres encore, initialement non prévus — «consolidation de la culée du pont sur la rive gauche, creusage et bétonnage des fondations en sous-œuvre⁴⁷» — seront réalisés en 1921 et 1922 aux frais de la commune de Saint-Ursanne, mais avec d'importantes subventions cantonales et fédérales au titre des mesures de lutte contre le chômage. L'exécution en fut confiée principalement à l'entrepreneur Jules Brunod, sous la direction des ingénieurs delémontains Lévy et Masset.

Exposé de tout temps au travail de sape comme aux coups de boutoir du Doubs, le pont, dès le début du xx^e siècle, est également et de plus en plus soumis aux contraintes des progrès techniques. Des conduites électriques pour raccorder les constructions nouvellement érigées sur la rive gauche de la rivière (la cité ouvrière *Thécla* date de 1918) entraînent l'installation temporaire, au long du parapet côté aval, d'une sorte de canalisation dont l'inélégance est bientôt dénoncée⁴⁸. Le trafic motorisé se substitue progressivement à la traction hippomobile (c'est ainsi que les diligences⁴⁹ assurant la liaison entre Saint-Ursanne et Soubey depuis 1873 sont remplacées, dès 1925, par des automobiles postales). En corollaire, les charges augmentent sur l'ouvrage d'art, de même que les risques de détérioration. La statue de saint Jean Népomucène, heurtée⁵⁰ vers 1925 par un camion chargé de billes de bois et mise à mal plusieurs fois ensuite par frottements au passage de poids lourds, perd en 1940, sous l'effet ultime du gel, une partie de ses reliefs antérieurs. En 1941, les autorités communales, auprès desquelles les préoccupations esthétiques gagnent en importance, s'adressent à l'ingénieur en chef de l'arrondissement cantonal des Ponts et Chaussées: « Comme vous l'avez probablement déjà vu, la croix en pierre qui existait à l'extrémité du pont, côté Clos du Doubs, avait été cassée et a été entièrement refaite à neuf. À cette occasion et pour compléter la beauté du pont, le Conseil communal aimerait voir le parapet en pierre continué derrière la croix, et jusqu'à la route. Cela supprimerait la barre de fer mise là comme garde-fou et qui enlaidit l'extrémité du pont⁵¹ ». Le fonctionnaire cantonal fait aussitôt réaliser cette requête. Le résultat n'a cependant pas l'heur de convenir aux membres du Conseil communal, qui s'en ouvrent à leur interlocuteur en avril 1942: « La continuation du parapet du pont sur le Doubs que nous vous avons demandée l'automne dernier a maintenant été faite, ce dont nous vous remercions. Mais il est regrettable que le travail en question a été exécuté sans nul souci de sens artistique⁵² ». Encore une fois, l'ingénieur en chef donne suite à ces attentes en commandant, en deux temps, un projet plus complet à l'architecte Alban Gerster, de Laufon, spécialisé dans les interventions en contextes historiques; il précise cependant que « la Commune devra évidemment prendre à sa charge une partie des frais représentés par le prolongement du mur de rive du Doubs jusqu'à la culée du pont⁵³ ». L'architecte, quant à lui, se fend d'une brève description de son projet, évalué à quelque 15 000 francs: « Les plans prévoient l'enlèvement des rampes métalliques de part et d'autre, la confection de deux murs, l'un arrondi côté amont (avec déplacement de la croix d'un peu plus d'un mètre vers le sud et réparation de son bras, l'enlèvement d'un poteau indi-

cateur et d'un poteau électrique, ainsi que la confection d'un mur de soutènement côté Doubs), l'autre faisant équerre côté aval (entourant les deux tilleuls), avec deux rampes d'escalier vers le Doubs et vers l'ouest⁵⁴ ». Toutefois, les années passent, sans que — guerre oblige ? — les travaux ne soient entrepris. La commune de Saint-Ursanne revient donc à la charge auprès de l'ingénieur d'arrondissement, le 13 février 1946 : « Nous nous permettons de vous rappeler l'étude de [...] l'élargissement de l'entrée du Pont de Saint-Ursanne, côté Bout-du-Pont, dont il a déjà été question à maintes reprises. L'autre jour encore un embouteillage s'y est produit, qui a duré longtemps et a failli causer un accident grave. D'autre part le mur ainsi que la croix seraient à déplacer, et l'entrée au Doubs éventuellement à supprimer, de façon à avoir une entrée du Pont beaucoup plus élargie de chaque côté⁵⁵ ». Mais trois mois plus tard, les mêmes autorités communales en viennent à considérer le projet comme trop onéreux et demandent à l'ingénieur d'arrondissement « de remettre l'exécution de cette correction à des temps meilleurs⁵⁶ ». Pourtant, les aménagements en cause seront effectivement réalisés, sans qu'il puisse être établi à partir des actes officiels si ce fut de suite ou quelque temps plus tard. Si le doute subsiste quant à la date du réaménagement de l'extrémité méridionale du pont, il s'avère en revanche que les bâtiments de l'autre côté font l'objet de travaux en 1952-1953, ainsi que l'indique Alfred Ribeaud, membre de la Commission cantonale des monuments historiques : « La porte du pont — porte Saint-Jean — a été l'objet d'une restauration, laquelle a également comporté la remise en état de façades d'immeubles privés contigus, ayant des fenêtres à meneaux⁵⁷ ». C'est en prolongement administratif de ces travaux que plusieurs édifices de la ville, dont la porte Saint-Jean, le pont et sa statue, sont placés sous protection cantonale au titre de la conservation des monuments, selon arrêté du Conseil-exécutif daté du 29 décembre 1953.

À partir de 1955, l'ingénieur Robert Conrad, de Porrentruy, prépare sur mandat public la correction du Doubs immédiatement en aval de la ville. Les intempéries vont une nouvelle fois infléchir le projet : « Les 25 et 26 février 1957 le Doubs a connu une crue extraordinaire et a atteint un débit d'env. 500 m³/sec à Saint-Ursanne, d'après nos mesurages de la vitesse maximale et des niveaux. À cette occasion nous avons mesuré l'effet de retenue du pont de la ville et constaté une différence d'env. 30 cm entre l'amont et l'aval⁵⁸. » Par conséquent, une intervention est prévue au pont même : « La section libre du pont de Saint-Ursanne sera augmentée et le plafond consolidé par un radier de moellons calcaire posés dans un lit de béton et jointoyés. Le niveau définitif de ce radier, sous le pont, sera abaissé dans la mesure permise par les fondations des culées et piliers,

plus spécialement sous les 2 arches médianes. On obtiendra ainsi un écoulement axial des eaux basses et moyennes, ce qui actuellement n'est pas le cas; car il y a affouillement côté rive droite et dépôt d'alluvions côté rive gauche⁵⁹. » Les travaux furent entrepris à l'été 1960, non sans quelques ajustements imposés par la réalité du terrain: « Le radier initialement prévu a dû être modifié en cours d'exécution [...] en ce sens qu'il n'a pas pu être abaissé autant que le prévoyait le premier projet étant donné que les fondations des piles du pont, qui reposaient sur des madriers, n'étaient pas suffisamment profondes. [...] La consolidation du radier sous le pont, si elle facilite l'écoulement des eaux, est avant tout une protection pour la stabilité de l'ouvrage⁶⁰. » En d'autres termes, il s'est avéré au milieu du xx^e siècle que les fondations de 1670, sur lesquelles le pont avait été reconstruit en 1729, étaient faites de gros troncs de chêne entrecroisés⁶¹, ancrés à faible profondeur...

Consolidé sur ses bases, le pont attendait encore, depuis l'entre-deux-guerres, que soit rénovée la statue de saint Jean Népomucène dressée en son milieu. En 1943 déjà, le sculpteur Henri Mariotti, de Porrentruy, avait fourni une offre spontanée⁶², restée sans suite. En 1945, c'est Lucien Lièvre, dans ses fonctions de membre de la Commission cantonale des monuments historiques, qui s'était inquiété de l'état de conservation de la sculpture: « La population de Saint-Ursanne désirerait conserver l'antique statue datant du xviii^e siècle plutôt que de la voir remplacer par une copie [...] Les réparations à exécuter exigeraient certes un travail délicat, vu qu'il s'agit de remplacer d'importantes portions du vêtement sacerdotal finement ouvragé, enlevées par un choc violent ou par suite de désagrégation⁶³. » C'est en 1971 seulement, le 25 mai, que l'on parvint à des mesures concrètes. À cette date⁶⁴, la statue fut enlevée de son socle pour être transférée en l'atelier du sculpteur Laurent Boillat, aux Enfers, afin d'y être consolidée et copiée, attendu qu'il a fallu se résoudre en définitive à une telle option. La copie sera posée sur le pont en novembre 1973, accompagnée d'une plaque commémorative en bronze commandée par la commune de Saint-Ursanne à l'artiste précité, tandis que l'originale trouvera place, quelques années plus tard, dans le Musée lapidaire aménagé au nord du cloître de la collégiale.

L'entrée en souveraineté de la République et Canton du Jura, en 1979, entraîna implicitement le transfert de la propriété du pont au nouvel État cantonal. L'accent, alors, fut concentré sur le gros œuvre du siècle, la construction de la route nationale A16 (Transjurane), qui suscitait auprès des autorités de Saint-Ursanne de grands espoirs de désenclavement géographique et de relance économique⁶⁵. L'ouverture du tronçon Delémont-

Porrentruy, en 1998, avec les tunnels du Mont-Terri et du Mont-Russelin entre lesquels est aménagé l'échangeur autoroutier des Gripons, eut pour effet de modifier fondamentalement l'accès à Saint-Ursanne, où deux nouveaux ponts routiers, en amont et en aval de la cité, furent reliés par une route de contournement sur la rive gauche du Doubs. Ces aménagements permirent d'interdire, dès 1994, le trafic motorisé sur le pont du XVIII^e siècle et de le laisser à l'usage des seuls piétons. Interpellé lors de la séance du Parlement du 28 mai 2003 — année que l'association suisse Pro Patria consacra aux ponts et qui la conduisit à susciter l'émission d'un timbre dédié à l'ouvrage d'art de Saint-Ursanne —, le Gouvernement de la République et Canton du Jura indiqua ne pouvoir investir de suite des moyens financiers pour restaurer le pont, mais souligna qu'il n'y avait, du point de vue de ses services spécialisés, pas d'urgence à entreprendre de tels travaux. C'est en fait en 2005 que son Service des ponts et chaussées lancera les études qui conduiront aux travaux de réfection globale, fort conséquents, entrepris en 2015-2016.

Le 10 décembre 2015, l'assemblée communale de Clos-du-Doubs, nouvelle entité politique régionale, a accepté la propriété du pont cédée par la République et Canton du Jura, la pratique voulant qu'un ouvrage n'ayant plus d'utilité routière soit confié, après remise en état, à la commune sur le territoire de laquelle il se trouve. Ainsi donc, après avoir appartenu à la communauté locale de 1729 à 1876, soit pendant près d'un siècle et demi, puis avoir été propriété de l'État cantonal de 1876 à 2015, soit pendant une période de même ampleur ou presque, le pont du XVIII^e siècle situé à la hauteur de la cité de Saint-Ursanne a entamé en 2016 une nouvelle étape de son existence séculaire. Et le Doubs, comme le temps, sans cesse s'écoule...

Michel Hauser, historien de formation, a été conservateur des monuments de la République et Canton du Jura de 1981 à 1995, puis chef de l'Office cantonal de la culture de 1996 à 2015. Il fut aussi membre de la Commission fédérale des monuments historiques, de 1993 à 2004. Actuellement retraité.

NOTES

¹ L'étude historique la plus importante est celle qui a été livrée en 2002 par Antoine Glaenzer pour l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (I.V.S.), consultable sur internet (itinéraire JU 108) : deux des cinq pages consacrées à cet ouvrage d'art esquissent son histoire, en se concentrant sur l'époque de sa construction. Pour sa part, l'historien local Léon Migy-Studer, en 1990, avait rédigé au sujet de ce pont un bref texte historique (4 pages)

demeuré inédit, mais conservé aux archives de la commune de Clos-du-Doubs. Toutes les autres références historiques sont ponctuelles ou laconiques et reprennent généralement les quelques informations fournies par M^{sr} Fidèle Chèvre dans sa volumineuse *Histoire de Saint-Ursanne, du Chapitre, de la Ville et de la Prévôté de ce nom*, publiée en 1887.

² Jean-Paul Prongué, « le Doubs jurassien : frontière naturelle ou politique ? » In : *Nouveaux Cahiers de l'Institut jurassien des sciences, des lettres et des arts*, 6/2014, p. 45.

³ Jean-Paul Prongué, *la Prévôté de Saint-Ursanne du XIII^e au XV^e siècle. Aspects politiques et institutionnels*, 1995, p. 35.

⁴ « Balade sur un pont et sur les chemins qui y mènent. Autour de Saint-Ursanne ». In : *les Chemins historiques du canton du Jura* (I.V.S.), OFROU, Berne, 2003, p. 28.

⁵ Archives de l'ancien Évêché de Bâle (AAEB), Porrentruy, B 290/11, Saint-Ursanne, la ville; Le pont sur le Doubs, 1677, 26 mars – 9 mai, « interrogaux à faire aux six hommes députés pour visiter le pont de Saint-Ursanne, de la part du Magistrat dudit lieu ».

⁶ Archives de la ville de Saint-Ursanne, C 41 (protocole 1700-1730), 6 août 1728.

⁷ « Balade sur un pont et sur les chemins qui y mènent. Autour de Saint-Ursanne ». In : *les Chemins historiques du canton du Jura* (I.V.S.), OFROU, Berne, 2003, p. 28.

⁸ AAEB, B 290/11, Saint-Ursanne, la ville; Le pont sur le Doubs, oct. 1728 – 27 oct. 1728. Reconstruction du pont sur le Doubs.

⁹ Archives de la ville de Saint-Ursanne, C 41 (protocole 1700-1730), 30 octobre 1728.

¹⁰ Ibidem, 9 septembre 1728.

¹¹ Ibidem, 23 octobre 1728.

¹² Ibidem, 3 décembre 1721.

¹³ Claude Modeste Humbert (vers 1694-1769) : « Enfance et jeunesse à Saint-Ursanne. Collège des jésuites à Porrentruy, études de droit à Fribourg-en-Brisgau. Reçu avocat de la cour épiscopale à Porrentruy en 1731. Secrétaire de la commission des affaires de police et de celle du contrôle de la taxe du pain dès 1727. Avocat d'office des séditieux de la Franche Montagne des Bois en mars 1730. Député de la noblesse et syndic des États de l'Évêché de Bâle en mai 1730, il doit démissionner en décembre pour faux en écriture, mais est blanchi en 1736. Conseiller aulique en 1732. Procureur général de 1740 à 1757, il mène l'accusation dans le procès de Pierre Péquignat. Lieutenant du prince-évêque à Saint-Ursanne (1749-1750). » In : *Dictionnaire historique de la Suisse* (www.hls-dhs-dss.ch), notice rédigée par Philippe Froidevaux.

¹⁴ Archives de la ville de Saint-Ursanne, D 34 Divers 1626-1791; construction des ponts 1670-1729.

¹⁵ Archives de la ville de Saint-Ursanne, C 41 (protocole 1700-1730), 20 novembre 1728.

¹⁶ Archives de la ville de Saint-Ursanne, C 31, pièce 7, contrat du 25 mars 1729.

¹⁷ Archives de la ville de Saint-Ursanne, Comptes de la Ville, 1729, p. 9.

¹⁸ Archives de la ville de Saint-Ursanne, C 41 (protocole 1700-1730), 23 avril 1729.

¹⁹ Archives de la ville de Saint-Ursanne, Comptes de la Ville, 1729, p. 12. Il doit s'agir du frère Antoine Monnot (1683-1752), connu surtout pour ses travaux de sculpture, mais aussi actif en architecture, notamment pour la reconstruction de son couvent de Bellelay en 1728 (voir Damien Bregnard, « Qui vivait où dans les bâtiments conventuels de Bellelay au XVIII^e siècle ? Nature, affectation et distribution des locaux », dans les *Actes de la Société jurassienne d'Émulation*, 2015, p. 213-234. On ne dispose pas d'informations sur son confrère Eray (mais peut-être s'agit-il en fait du frère Pacifique Erard ?). Quant au maçon Metthé, il peut s'agir de Henri ou de Jean Baptiste Metthez, tous deux impliqués dans la construction de l'abbaye de Bellelay et provenant du reste de Saint-Ursanne (voir Jean-Claude Rebetez, « La construction de l'abbatiale de Bellelay (1709-1715). Le chantier majeur d'un couvent de bâtisseurs », dans les *Actes* précités, p. 186).

²⁰ Ibidem, p. 22.

- ²¹ Archives de la ville de Saint-Ursanne, C 41 (protocole 1700-1730), 16 juillet 1729.
- ²² Ibidem, 22 octobre 1729.
- ²³ Archives de la ville de Saint-Ursanne, Comptes de la Ville, 1729, p. 12.
- ²⁴ Ibidem, p. 23.
- ²⁵ Archives de la ville de Saint-Ursanne, C 41 (protocole 1700-1730), 1^{er} décembre 1729.
- ²⁶ Archives de la ville de Saint-Ursanne, D 34 Divers 1626-1791. Construction des ponts 1670-1729.
- ²⁷ Hors Saint-Ursanne, Henry Brunet semble n'avoir œuvré qu'à Lucelle, où il est engagé de 1725 à 1727, puis à nouveau en 1731, pour la construction du mur d'enceinte de l'abbaye. Voir Gabrielle Claerr-Stamm, *les Riches Heures de l'abbaye de Lucelle au temps de Nicolas Delfils (1708-1751)*, 2008, p. 172-174.
- ²⁸ Archives de la ville de Saint-Ursanne, C 41 (protocole 1700-1730), 11 mai 1730.
- ²⁹ Archives de la ville de Saint-Ursanne, D 42 (protocole 1731-1744), 8 mai 1731.
- ³⁰ Archives de la ville de Saint-Ursanne, Comptes de la Ville, 1738, p. 6.
- ³¹ Ibidem, 1747, p. 14.
- ³² Archives de la ville de Saint-Ursanne, Procès-verbaux des séances du 30 germinal an III (1795) au 5 avril 1806.
- ³³ Archives de la ville de Saint-Ursanne, Registre des délibérations 1800-1809, K 49, p. 109.
- ³⁴ Archives de la République et Canton du Jura (ArCJ), Office de la culture, Porrentruy: 530 PY 327; comptes de la commune de Saint-Ursanne, 1812.
- ³⁵ Archives de la ville de Saint-Ursanne, dossier 54, Comptes 1793-1815, mandat du 13 août 1815.
- ³⁶ Archives de la ville de Saint-Ursanne, E 76, Travaux divers 1810-1842, 27 mai 1826.
- ³⁷ Ibidem, 25 août 1826.
- ³⁸ Transcription par Germain-Fidèle Chèvre, *Histoire de Saint-Ursanne, du Chapitre, de la Ville et de la Prévôté de ce nom*, 1887 (réédition de 1981), p. 742.
- ³⁹ Le ciment de Vassy est un ciment naturel à prise rapide, mis au point en 1830 dans l'Yonne (France) et utilisé pendant une cinquantaine d'années à travers l'Europe occidentale avant que d'être supplanté par le ciment artificiel.
- ⁴⁰ Germain-Fidèle Chèvre, *Histoire de Saint-Ursanne, du Chapitre, de la Ville et de la Prévôté de ce nom*, 1887 (réédition de 1981), p. 767.
- ⁴¹ Archives de l'État de Berne, BB X 2603, Dossier route Soubey-Saint-Ursanne. Conditions de réception provisoire de la route du Clos du Doubs du 27 décembre 1872, signées par le Directeur des travaux publics (communication obligeamment fournie par M. Nicolas Barras, archiviste adjoint auprès des Archives de l'État, Berne).
- ⁴² ArCJ, 142 PY 208, Correspondance de la Préfecture de Porrentruy. Lettre de la Direction des travaux publics aux préfets des Franches-Montagnes et de Porrentruy, du 7 mars 1876.
- ⁴³ Une marque incisée dans la face du pont à son extrémité méridionale, côté amont, rappelle le niveau atteint par les eaux le 28 décembre 1882.
- ⁴⁴ « Rapport sur la gestion de la Direction des travaux publics et des chemins de fer du canton de Berne pendant l'année 1918 ». In: *Rapport sur l'administration de l'État pendant l'année 1918*, 1919, p. 272.
- ⁴⁵ ArCJ, V^e arrondissement des Ponts et Chaussées, Cote 2 PCH 24.3, convention du 10 juin 1919.
- ⁴⁶ Ibidem, lettre du 16 mars 1921.
- ⁴⁷ ArCJ, V^e arrondissement des Ponts et Chaussées, Cote 4 PCH 13.7, lettre du 22 janvier 1923.

- ⁴⁸ Ernest Ceppi, « Pont sur le Doubs ». In: *Monuments historiques du Jura bernois. Ancien Évêché de Bâle*, 1929, p. 72.
- ⁴⁹ Denis Moine, *Chronologie jurassienne*, en ligne sous www.chronologie-jurassienne.ch, rubrique Saint-Ursanne/Diligences.
- ⁵⁰ Office de la culture (O.C.C.), Porrentruy, Section des monuments historiques: dossier administratif *Saint-Ursanne, Pont Saint-Jean*, lettre de Lucien Lièvre, membre de la Commission cantonale des monuments historiques, au Directeur de l'Instruction publique de l'État de Berne, du 17 mai 1945.
- ⁵¹ ArCJ, V^e arrondissement des Ponts et Chaussées, Cote 2 PCH 24.5, lettre du 18 novembre 1941.
- ⁵² Ibidem, lettre du 15 avril 1942.
- ⁵³ Ibidem, lettre du 9 juin 1942.
- ⁵⁴ Ibidem, lettre de l'architecte Alban Gerster à l'ingénieur d'arrondissement, du 10 septembre 1942.
- ⁵⁵ Ibidem, lettre du 13 février 1946.
- ⁵⁶ Ibidem, lettre du 27 mai 1946.
- ⁵⁷ O.C.C., Section des monuments historiques: dossier administratif *Saint-Ursanne, Pont Saint-Jean*, lettre d'Alfred Ribeaud, membre de la Commission cantonale des monuments historiques, au secrétaire de cet organisme, du 28 octobre 1953.
- ⁵⁸ ArCJ, V^e arrondissement des Ponts et Chaussées, Cote 4 PCH 13.15. Rapport technique de l'ingénieur Robert Conrad, du 30 juin 1960.
- ⁵⁹ Ibidem.
- ⁶⁰ ArCJ, V^e arrondissement des Ponts et Chaussées, Cote 4 PCH 13.14. Lettre de l'ingénieur d'arrondissement Jean Eckert à l'ingénieur en chef du canton, du 5 décembre 1960.
- ⁶¹ Léon Migy-Studer, *Le vieux pont sur le Doubs à Saint-Ursanne*, tapuscrit inédit de 1990, conservé aux archives communales de Saint-Ursanne, p. 3.
- ⁶² ArCJ, V^e arrondissement des Ponts et Chaussées, Cote 4 PCH 24.5.
- ⁶³ O.C.C., Porrentruy, Section des monuments historiques: dossier administratif *Saint-Ursanne, Pont Saint-Jean*, lettre de Lucien Lièvre, membre de la Commission cantonale des monuments historiques, au Directeur de l'Instruction publique de l'État de Berne, du 6 décembre 1945.
- ⁶⁴ Léon Migy-Studer, « Depuis 240 ans, saint Jean Népomucène veillait sur le pont de Saint-Ursanne ». In: journal *le Pays* du 26 mai 1971, p. 2.
- ⁶⁵ « Le maire de Saint-Ursanne nous dit ». Entretien avec Charles Moritz. In: *Transjurane Information* n° 6, supplément du *Journal officiel de la République et Canton du Jura* du 3 février 1988, p. 4.