

gneurs d'Arlay à tenir fermement cette position-clé et à ne pas laisser à d'autres le rôle de « portier » de Bourgogne (3). Ce rôle avait appartenu jusqu'alors, pendant le Haut-Moyen-Age à Pontarlier, tant que s'exerça sur cette partie du Jura l'autorité des grandes abbayes associées par les princes mérovingiens et carolingiens à l'administration de leurs états. Terre d'Eglise dépendant de Saint-Maurice d'Agaune, puis de Cluny, Pontarlier et la Chaux-d'Arlier ont conservé, même après l'établissement des seigneuries féodales, les privilèges de l'immunité ecclésiastique. Mais à partir du XIII^e siècle, Pontarlier a perdu au profit de Jougne le bénéfice de sa position de ville frontière, elle est devenue une enclave au milieu de terres féodales mouvant de la suzeraineté comtoise, tandis que, à l'autre bout de la cluse, le sire d'Arlay était tellement bien à la frontière de la Comté qu'il avait reçu depuis 1288, par la faveur de Rodolphe de Habsbourg la terre de Jougne à titre de fief d'Empire. Enfin Pontarlier n'a pas eu la chance de trouver auprès du Comte Souverain des lointaines Maisons, méranienne, capétienne ou bourguignonne, l'appui que reçut Jougne des seigneurs princes d'Arlay qui régnaient depuis Orbe jusqu'à Salins.

Il apparaît ainsi que dans les pays trans et ci-jurans gravitant autour des deux voies de communications, l'une bourguignonne, l'autre lotharingienne, réunies à Jougne, se répétaient à bien des égards, aux XIII^e et XIV^e siècles, mais à l'échelle féodale, les efforts antérieurement tentés par les dynastes burgondes et rodolphiens pour constituer un état comprenant les pays situés de part et d'autre de la chaîne du Jura.

Les dépouillements d'archives patiemment poursuivies en Suisse par quelques observateurs scrupuleux des réalités économiques du passé permettent de connaître avec une précision toujours plus grande le rôle historique et l'importance des péages routiers. En Franche-Comté, il n'est pas de doute que c'est une politique routière qui explique le succès des entreprises de Jean de Chalon l'Antique et de ses successeurs. A deux reprises, sous Jean I de Chalon-Arlay, au début du XIV^e siècle et sous Louis de Chalon, à l'époque des fastes renaissants de la Cour de Nozeroy, Jougne a été le pivot de la politique de la Maison de Chalon-Arlay se haussant alors jusqu'aux grands rôles de la politique internationale. Pour s'en convaincre, il faut consulter les archives du château d'Arlay, ainsi que les documents des archives savoyardes de Turin qui les complètent. Le trafic du péage a été presque toujours considérable. Mais son volume ainsi que sa composition varient d'une époque à l'autre, en fonction des besoins économiques et sociaux qui fixent le niveau des échanges, importations et exportations, sur les grands marchés internationaux : Florence, Venise, Milan en Italie — Bruges, Anvers et ports normands, sur les rivages des mers du Nord. Avec des intermittences ou des variations de volumes dues à l'ouverture de routes transjuranes concurrentes, le trafic international cependant jusqu'à la fin du XVIII^e siècle n'a jamais déserté le passage de Jougne (4).

(3) La route d'Orbe à Dijon, entre Jougne et Frasnay, à travers la chaîne du Laveron, au Sud de Pontarlier, à peu de chose près par conséquent sur le tracé actuel du chemin de fer, a été ouverte entre 1260 et 1290 grâce aux efforts conjugués des populations de Mont-Sainte-Marie - la Rivière et villages environnants, afin de gagner au moins deux lieues sur l'itinéraire suivi jusqu'alors par Pontarlier, en direction de Salins. (Voir *Cartulaire de Hugues de Chalon, Cart. de Bourgogne*, Besançon, 1900, p. 227 et DROZ, *Mém. pour servir à l'histoire de Pontarlier*, 1840, in-8°).

(4) Les résultats de cette enquête viennent d'être publiés par la VI^e section de l'Ecole des Hautes Etudes, vol. II de la série Ports, Routes et Trafics, sous le titre: Vital CHOMEL et Jean EBERSOLT, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne, un Péage jurassien du XIII^e au XVIII^e siècle*; Avant-Propos de Fernand BRAUDEL, Introduction de Lucien FEBVRE; Paris, A. Colin, 1951, in-8°, 216 p., 6 cartes, 3 graphiques, 4 tabl. chiffres, un Index des noms de lieux (N.D.L.R.).