Zeitschrift: Actes de la Société jurassienne d'émulation
Herausgeber: Société jurassienne d'émulation
Band: 27 (1922)

Artikel: Au temps des vieilles diligences
Autor: Sautebin, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-555296

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: 15.07.2025

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

Au temps des vieilles diligences

(Travail présenté à la Section delémontaine de l'Émulation,
par Dr H. SAUTEBIN, directeur de l'École normale).

INTRODUCTION

N'avez-vous pas été souvent frappé, comme moi, de la place que tiennent, dans la littérature française, les descriptions de voyages en chaises de poste ou en diligences, les récits d'incidents ou d'aventures dans lesquels ces véhicules jouent un rôle ?

Faut-il, quoiqu'elle soit dans toutes les mémoires, rappeler la Fable du « Coche et de la Mouche » où La Fontaine fait en quelques vers magnifiques le tableau achevé d'un voyage pareil ?

« Dans un chemin montant, sablonneux, malaisé,
« Et de tous les côtés au soleil exposé,
« Six forts chevaux tiraient un coche.
« Femmes, moine, vieillards, tout était descendu...
« Le moine disait son bréviaire :
« Il prenait bien son temps ! une femme chantait :
« C'était bien de chansons qu'alors il s'agissait... »

Et voici l'un des chefs-d'œuvre du XVIIIme siècle, le roman de « Manon Lescaut ». Vous vous remémorez sans doute les circonstances dans lesquelles s'enflamme le cœur du jeune chevalier des Grieux pour celle qui va être, à la fois, l'ivresse et le désespoir de sa vie, la volage et charmante petite Manon. Ecoutons-le raconter lui-même le « coup de foudre » dont il est frappé. « La veille même du jour où je devais quitter Amiens, étant à me promener avec mon ami Tiberge, nous vîmes arriver le coche d'Arras, et nous le suivîmes jusqu'à l'hôtellerie où ces voitures descendent. Nous n'avions pas d'autre motif que la curiosité. Il en sortit quelques femmes qui se retirèrent aussitôt. Mais il en resta une fort jeune, qui s'arrêta seule dans la cour, pendant qu'un homme d'un âge avancé, qui paraissait lui servir de conducteur s'empressait pour faire tirer son équipage des paniers. — Elle me parut si charmante, que moi, qui jamais n'avais pensé à la différence des sexes, ni regardé une fille avec un peu d'attention, moi, dis-je, dont tout le monde admirait la sagesse et

la retenue, je me trouvai enflammé tout d'un coup jusqu'au transport. » Il lui fit part de ses sentiments, qu'elle accueillit avec une joie débordante. Et voilà nos deux tourtereaux reprenant ensemble, le lendemain, le coche pour Paris, ce malheureux coche devenu le complice de leurs amours tourmentées.

On sait le rôle que joue dans les relations de Mme Bovary et du bellâtre Léon la diligence « l'Hirondelle » qui faisait le service d'Yonville à Rouen. « C'était, dit Flaubert, un coffre jaune porté par deux grandes roues qui, montant jusqu'à la hauteur de la bâche, empêchaient les voyageurs de voir la route et leur salissaient les épaules. Les petits carreaux de ses vasistas étroits tremblaient dans leurs châssis quand la voiture était fermée... »

Mais sortons de la fiction.

Il s'agit cette fois d'une mère qui vient d'être séparée de sa fille et qui tremble à la pensée des dangers auxquels celle-ci est exposée au cours d'un long voyage en carrosse. On l'a deviné : c'est Mme de Sévigné, écrivant à sa fille : « Rien ne me donne de distraction; je vois ce carrosse qui avance toujours; je suis toujours dans les grands chemins; il me semble que j'ai quelquefois peur que ce carrosse ne verse; les pluies qu'il fait depuis trois jours me mettent au désespoir; le Rhône me fait une peur étrange. J'ai une carte devant mes yeux; je sais tous les lieux où vous couchez : vous êtes ce soir à Nevers; vous serez dimanche à Lyon, où vous recevrez cette lettre... » Ce coche, ce carrosse, quelle place il tient dans le cœur de cette pauvre maman!

Rousseau, dans ses « Confessions », nous conte les péripéties d'un charmant voyage qu'il fit en chaise de poste de Chambéry à Montpellier. L'aimable compagne qu'il avait trouvée en Madame de Larnage, et comme ils surent charmer la monotonie d'un long voyage! « Quand je vivrais cent ans, s'exclame Rousseau, je ne me rappellerais jamais sans plaisir le souvenir de cette charmante femme. Enfin, je la quittai le cœur tout plein d'elle, et lui laissant, ce me semble, un véritable attachement pour moi! »

Je pourrais multiplier les citations, mais celles qui précèdent suffisent pour évoquer le bon temps des vieilles diligences.

C'est la poésie qui se dégage de ces récits souvent lus et relus, les détails que j'ai moi-même entendus de la bouche des vieillards sur le trafic des diligences et la vie hôtelière d'autrefois dans notre pays, enfin l'image un peu vague, reléguée au fond de mon souvenir, de la grande diligence de Bâle à Bienne entrevue une fois ou l'autre dans les années de ma prime jeunesse, qui m'ont inspiré le désir de présenter ce travail à l'Emulation.

Mes recherches concernent surtout la région de Bâle à Bienne (particulièrement Delémont, Moutier et Tavannes).

L'ouverture complète de la ligne de chemin de fer Bâle-Delémont-Bienne, en 1877, a tellement bouleversé la vie économique et les mœurs de notre petit pays qu'il est difficile aux jeunes générations de se représenter comment on vivait et, en particulier, ce qu'étaient la vie hôtelière et le mouvement des

touristes dans nos hautes vallées jurassiennes pendant les trois premiers quarts du XIXme siècle. Les transformations ont été si profondes qu'on croit remonter à une époque beaucoup plus reculée lorsqu'on se reporte seulement à une cinquantaine d'années en arrière. L'établissement des voies ferrées chez nous marque, effectivement, une véritable barrière entre le passé et le présent. De là l'intérêt qu'il y a à faire revivre l'époque des vieilles diligences, avec le trafic des voyageurs et l'industrie hôtelière d'alors.

A. *Le service postal et le mouvement des voyageurs sous l'ancien régime*

Le gouvernement épiscopal se préoccupa d'assez bonne heure d'organiser les relations de notre pays avec l'extérieur et d'assurer le trafic à l'intérieur. C'est que nos Princes-Évêques entretenaient une correspondance suivie avec leur suzerain, l'Empereur d'Allemagne, et avec leurs collègues des autres Etats allemands. Et il fallait songer d'ailleurs aussi aux besoins de la population, très modestes d'abord, mais qui allaient suivre une marche ascendante.

L'histoire nous parle de maîtres de poste, établis par ordre gouvernemental, et qui veillaient spécialement au transport des correspondances et des paquets. Dès le XVIIme siècle, des mesures étaient prises, par exemple, pour correspondre, d'une part, avec Berne, et, d'autre part, avec Strasbourg, par Bâle. C'était un service long et compliqué, souvent défectueux, et dont le Prince-Évêque eut personnellement à se plaindre plus d'une fois.

Il est vrai que les routes et chemins laissaient bien à désirer, à quoi on chercha à remédier aussi petit à petit. Mais croirait-on que le développement des voies et moyens de transport trouva, en ce temps-là, des adversaires acharnés, tout comme au XIXme siècle, l'établissement des chemins de fer? « Le progrès s'est toujours heurté à la routine et au doute, d'une part, à des intérêts particuliers et à des droits acquis, d'autre part. » Voici les prévisions, dont il nous est bien aisé de sourire à l'époque de la T. S. F. et des avions, du publiciste français Hilbert (?) lorsqu'en 1676 fut organisé le service postal en France : « Le pays entier sera ruiné quand les routes seront couvertes de longues files de carrosses; les auberges seront toutes fermées, car on voyagera si vite que l'on n'aura plus besoin de prendre ses repas en route. (Voyez, comme tout est relatif en ce monde! Qui eût supposé qu'on eût pu une fois critiquer la vitesse exagérée des diligences?) La race des chevaux de selle sera détruite, car personne n'aura de chevaux à soi... Les manufactures elles-mêmes en souffriront : les habits, moins exposés à être gâtés par les intempéries de l'air, s'useront moins vite, au grand détriment des tailleurs, couturières, bottiers, chaussetiers... »

Si Porrentruy avait son courrier direct pour Bâle (via Charmoille, Lucelle, Roggenbourg, Zwingen, Birseck), Delémont eut aussi, dès le XVIIme siècle, son messager particulier qui faisait le service entre cette ville et Bâle. « Chaque semaine, nous apprend M. l'abbé Daucourt, le messager, revêtu de sa livrée en drap mi-partie blanc et rouge, couleurs de la ville, et coiffé d'un chapeau à trois cornes, de feutre noir, galonné d'or, partait à jours fixes pour porter les lettres à Bâle et en rapporter. En route, il prenait les messages de Zwingen et de Aesch. — Ce messager avait une voiture à un ou deux chevaux. Il faisait de même les commissions qu'on lui donnait, contre une rétribution fixée par le Conseil de Delémont. » (Appointement fixe : 20 à 30 livres bâloises par an. 1 l. bâloise = fr. 1.80).

En 1671, le messager de Delémont était une représentante du sexe féminin ; on l'appelait « la Régine ». (Comme quoi, le féminisme n'est pas de création aussi récente qu'on se l'imagine !) C'était une personne très entreprenante, une « femme à poigne ». D'abord, elle exigea du Conseil l'uniforme réglementaire : justaucorps rouge et blanc, feutre à trois cornes, avec galons d'or. Et c'est revêtue de ce justaucorps par dessus ses jupes et la cornette en bandoulière qu'elle remplissait les devoirs de sa charge. Le service se développa. Une voiture à un cheval ne suffisait plus pour conduire les voyageurs. La Régine exigea et obtint une voiture plus grande, à deux chevaux.

Donc, nous voyons naître le service public de transport des voyageurs.

La Régine cessa ses fonctions en 1682. Mais elle eut des successeurs, dont l'histoire détaillée ne rentre pas dans le cadre de ce travail.

Le service postal s'améliora au cours du XVIIIme siècle dans tout le Jura. Le Prince-Évêque Jean-Conrad de Reinach rendit une ordonnance en 1727, qui organisa ce service en régie. Et alors s'ouvrit à Porrentruy le premier « bureau de poste » ; le Directeur des postes de l'Évêché habitait Porrentruy. Le trafic postal des particuliers, d'abord peu important, acquit assez vite une grande extension : en quatre ans, il devint trois fois plus considérable.

Le Prince Joseph-Guillaume Rinck de Baldenstein prit à cœur la réorganisation de ses Etats, qui en avaient besoin après les troubles de 1740, et il s'occupa activement des moyens de communication. Il fit construire et restaurer des routes (ce fut le cas dans les gorges de Court, ainsi que le rappelle une inscription célèbre [1]).

---

1 JOSEPHUS GUILLIELMUS,
EX RINCKIIS DE BALDENSTEIN,
BASILIENSIUM EPISCOPUS-PRINCEPS,
VIAM VETERIBUS CLAUSAM
RUPIBUS ET CLAUSTRIS MONTIUM RUPTIS
BIRSA PONTIBUS STRATA
OPERE ROMANIS DIGNO
APERUIT.
ANNO MDCCLII.

Il perfectionna le trafic postal (messageries et voyageurs) à l'intérieur de l'Évêché et avec l'extérieur (la France notamment); le 15 juillet 1753, il fit connaître par une longue Ordonnance imprimée « qu'il a trouvé à propos d'établir dans ses Etats, à l'exemple de tous les pays policés, une poste diligente et bien réglée, servie par des relais de distance en distance et s'étendant sur les trois principales routes de la Principauté. » (Porrentruy-Belfort; Porrentruy-Delémont-Bâle; Delémont-Bienne). Il déclare prendre ledit établissement des postes sous sa protection spéciale.

Un homme entreprenant, Brodhag, habitant Porrentruy, devint en 1779 le Directeur officiel des postes de toute la Principauté. Il devait entretenir à ses frais les chevaux, chaises, selles, etc., et payer le personnel. Son traitement fixe était de 750 livres par an; il touchait en outre le bénéfice des commissions et les taxes des voyageurs. Trois ou quatre voyageurs pouvaient prendre place dans la voiture; il y avait deux courses par semaine dans chaque sens. Voici, à titre de curiosité, l'horaire de Porrentruy à Bâle, qui donnera une idée des vitesses que certaines gens redoutaient tant alors : Départ, Porrentruy : 4 h. du matin; Delémont : 9 h.; Laufon : midi; Bâle, arrivée : 5 h. du soir. (Nous sommes loin des 300 km. par heure des avions). Prix d'une course, pour un voyageur, de Delémont à Bâle : au bureau, 1 liv. 10 sols; au postillon, 3 deniers.

L'augmentation du trafic nécessita, dès 1784, « une nouvelle voiture, fermée, à glace, à cinq places. » C'était le confort. Malheureusement, l'état des routes était de nouveau très défectueux et devait singulièrement favoriser le cahotement des chaises de poste. Brodhag s'en plaint : « Dans l'Ajoie et la Vallée de Delémont, où ils sont les moins mauvais, les chemins pèchent par la mauvaise manière avec laquelle on les charge, en ce qu'ils ne le sont pas de part en part, mais par places seulement et souvent uniquement dans les ornières, au moyen de quelques pierres éparses ci et là, la plupart au moins six et huit fois plus grosses qu'elles ne devraient l'être, ce qui fait qu'elles se déplacent au moindre choc en d'autres endroits souvent sans cavités et occasionnent par là des cahotements et des secousses extrêmes... Souvent l'on néglige de nettoyer et d'entretenir les canaux d'écoulement, en sorte qu'ils s'engorgent; l'eau s'arrête, creuse, entretient les chemins bourbeux et finalement les mine. Non seulement les mêmes défauts règnent dans les bailliages de Zwingen, Pfeffingen et Birseck, mais on emploie pour recharger les chemins des matériaux plus terreux que pierreux ou sablonneux...

« Un défaut de police règne dans les villages et sur toutes les routes de l'Évêché : ce sont des arbres entiers qui se trouveront transversalement dans les chemins ou des chariots abandonnés sur la route par des voituriers. Ces obstacles retardent beaucoup et peuvent, de nuit, occasionner des accidents. »

Pour une population de 50.000 habitants, le Jura comptait cinq bureaux de poste.

En 1788, dernière Ordonnance épiscopale; des dispositions remarquables sont prises; les courses des diligences deviennent plus nombreuses dans toutes les directions. De nouveaux relais sont établis, ce qui permet d'accélérer

dans une forte mesure la vitesse des voitures. Il y eut un relais à Delémont et un à Laufon, avec chacun deux postillons et neuf chevaux. — Cette Ordonnance ne fit pas sentir ses effets bien longtemps.

Sous le régime français, il se produisit des troubles et de la confusion dans le service. L'administration postale périclita. L'Empire ignora presque complètement le Jura, si ce n'est pour lui soutirer des impôts et des conscrits.

Si nous essayons de nous représenter le mouvement des voyageurs étrangers, des touristes à ce moment-là, les documents nous font défaut pour établir des statistiques. Mais tout laisse supposer qu'il n'était pas encore bien important vers la fin du XVIIIme siècle.

Il faut reconnaître que nos modestes localités, essentiellement agricoles, même une ville comme Delémont, n'étaient pas organisées et n'offraient pas les ressources nécessaires pour retenir dans nos parages beaucoup d'hôtes étrangers.

Notre ville, assez remarquable cependant par son hôtel-de-ville, son église, son château, ses fontaines, ses portes et tourelles, possédait en ce temps-là sept auberges, dont le « Soleil », la « Tour Rouge », la « Couronne », la « Cigogne » (boucherie), la « Crosse de Bâle » (devant la ville). Lesquelles logeaient ?

A Moutier, il y avait le « Cheval Blanc » et la « Couronne » ; à Malleray, le « Lion d'Or » ; à Tavannes, la « Couronne ».

Si les hôtelleries et autres édifices ou monuments n'étaient point faits pour exercer une attraction bien forte sur les visiteurs, un facteur nouveau allait désormais jouer un grand rôle à cet égard : le sentiment des beautés naturelles, sentiment que précisément dans la seconde moitié du XVIIIme siècle des hommes comme J.-J. Rousseau, en France, et Albert de Haller, en Suisse, devaient mettre à la mode. On commença à admirer la nature, à comprendre la beauté des paysages, à se délecter à la vue des montagnes, des lacs, des gorges pittoresques. Des sites, jusque-là réputés sauvages, effrayants, inaccessibles, deviennent l'objet de la curiosité et de l'admiration universelles. C'est le temps où de Saussure, en compagnie du guide Balmat, fait la première ascension d'un sommet des Hautes-Alpes, le Mont Blanc. Et quel pays, plus que la Suisse, devait bénéficier de cet engouement, louable entre tous ?

Le tourisme va commencer ; les étrangers prendront peu à peu le chemin de la Suisse pour admirer ses neiges éternelles, ses glaciers, ses lacs et pour y respirer ses parfums agrestes et son air pur. Nous en avons le témoignage dans la description que fait, en 1808, Mme de Staël, d'une fête de lutte à Unspunnen, près d'Interlaken. « Nous arrivâmes à Unterseen, écrit-elle, et le bruit de l'Aar disposait l'âme à des impressions rêveuses. Les étrangers, en grand nombre, étaient logés dans des maisons de paysans fort propres, mais rustiques. Il était assez piquant de voir se promener dans la rue d'Unterseen de jeunes Parisiens tout à coup transportés dans les vallées de la Suisse ; ils n'entendaient plus que le bruit des torrents ; ils ne voyaient plus que des montagnes. »

Le Jura bernois, placé sur le chemin des touristes débouchant par la route de Strasbourg-Bâle ou celle de Belfort-Porrentruy, ne pouvait manquer d'attirer l'attention des amateurs de la belle nature. La route de Bâle à Bienne devint peu à peu une promenade à la mode.

L'un des premiers parmi les voyageurs de marque, le doyen Bridel (écrivain vaudois estimable et patriote ardent) fait cette excursion, à petites étapes, en 1788; il contemple chaque site, chaque accident de terrain, chaque ruine de château, chaque chute d'eau, admire, s'extasie. Rien ne lui échappe. Et dans son ouvrage : « Course de Bâle à Bienne », paru en 1789, il décrit en termes dithyrambiques les beautés naturelles, les mœurs des habitants et raconte l'histoire du pays. « Si j'aime notre belle nature, dit-il, j'aime encore plus ceux qui l'habitent. » Il arrive à Delémont, où il s'arrête; il dîne à la « Tour Rouge », qu'il recommande. « La ville est petite, dit-il, mais propre et joliment bâtie; elle jouit d'une vue agréable sur toute la vallée... Elle possède un bel hôtel-de-ville, où s'assemble sa magistrature particulière. Il y a toujours à Delémont un grand baillif, qui a passé 70 villages dans son ressort. C'est actuellement M. le baron de Rinck avec son fils pour adjoint; les étrangers qui passent à Delémont ne peuvent assez se louer de la politesse noble et hospitalière de cette maison, l'une des plus illustres de l'Évêché...

« Au sortir du village de Correndelin, jettez un dernier regard sur la riante vallée de Delémont et entrez dans les gorges de Moutiers. Là, pendant près de deux lieues d'un chemin gagné sur les rocs et les torrens, vous allez éprouver les sensations les plus neuves et les plus extraordinaires; si Milton eût visité ces lieux, il n'eût pas manqué, pour les peindre d'un mot, de s'écrier : « C'est le vestibule du chaos ».

Et le bon doyen continue longuement sur ce ton. Puis il ajoute : « Pour voir ces grands objets comme je les ai vus, il ne faut pas traverser ce pays au galop, ou nonchalamment couché dans une chaise, en promenant de tems en tems des deux côtés du chemin un regard d'indifférence... Non, non, voyageurs, descendez de vos carrosses, faites aller vos chevaux au pas; marchez vous-mêmes bien lentement; arrêtez-vous pour observer les détails; tournez-vous en tous sens pour en mieux saisir l'ensemble; n'éloignez ni les réflexions auxquelles se livrera votre raison, ni les comparaisons que votre imagination hazardera à l'aspect de ces sublimes tableaux : abandonnez-vous sans réserve au torrent de pensées que les fortes impressions qui secoueront votre âme dans cet étonnant défilé feront déborder... Si, du moins, vous n'êtes pas du nombre trop commun de ces gens qui ont des yeux et qui ne voient point, pour qui toutes ces choses sont perdues, parce qu'ils n'ont pas le tact de la nature, et qui restés froidement apathiques ne seraient dans ces lieux qu'une pierre de plus. »

« Sur toute cette route, la nature semble faire pour le peintre et le poète un traité de bucoliques, un cours de ruines, un essai de paysages, où le gracieux et l'effrayant s'entremêlent sans se confondre. »

Bridel passe à Roches, à Moutier (se restaure au « Cheval Blanc »), arrive

à Malleray, et descend au « Lion d'Or. » « On termine, dit-il, la première journée de Bâle à Bienne au village de Malleray. Disons ici aux voyageurs, inquiets du genre des auberges, que celle de cet endroit, tenue par des gens honnêtes et instruits, est une des meilleures et des moins chères de la Suisse. Les moutons, qui dans les pâturages de Malleray à Tavannes, ne se nourrissent en été que de serpolet, sont estimés et recherchés des connaisseurs. »

Pierre-Pertuis lui inspire des réflexions intéressantes; il arrive enfin à Bienne, à l'Hôtel de la « Couronne ».

A la fin de l'ouvrage, l'auteur donne cette indication : « Deux fois par semaine, le mercredi et le samedi, une diligence conduit les voyageurs de Bâle à Bienne d'un seul jour, pour le prix modique de 12 livres de France. On s'adresse à Bâle à la « Cigogne » où l'on est très bien. » Il signale les dessins de Hartmann, déjà parus à cette époque-là, qui peuvent donner une bonne idée du trajet décrit dans son ouvrage. (On a pu voir la collection des Hartmann à l'Exposition jurassienne de peinture de 1922).

Les 258 pages du volume de Ph. Bridel ne constituaient-elles pas un Guide excellent pour les touristes désireux de passer en Suisse par le Jura ? C'était de la réclame enthousiaste et poétique, mais une œuvre de bonne foi. On « découvrait » le Jura un peu comme un pays d'outre-mer. Nous dédions une pensée reconnaissante à la mémoire du bon doyen, dont les éloges adressés à notre petite patrie durent avoir une grande répercussion.

Déjà avant lui cependant, un illustre écrivain avait parcouru la même route et relaté son voyage en termes d'un beau lyrisme. C'était en 1776. Deux cavaliers élégants, venant de Bâle, s'engagèrent, au petit trot de leurs montures, dans les gorges de Courrendlin et de Roches, et, après avoir admiré tout à leur aise, s'arrêtèrent à l'Hôtel du « Cheval Blanc », à Moutier, où ils logèrent. L'un des touristes était Gœthe; son compagnon, le grand-duc de Weimar. Gœthe écrivit dans le chef-lieu prévôtois une de ses *Lettres sur la Suisse,* dans laquelle il s'exprime ainsi : « La course dans ce défilé m'a causé une impression de calme et de grandeur. Ce qui est sublime donne un doux repos à l'âme qui s'en remplit et se sent elle-même aussi grande qu'elle peut être... Quand on voit pour la première fois de si belles choses, l'âme qui n'y est pas accoutumée s'élargit et il en résulte une satisfaction douloureuse, un trop plein qui l'agite et fait couler des larmes d'attendrissement. »

Toute une pléïade d'artistes, peintres et dessinateurs de la même époque, (nous avons déjà cité Hartmann) s'éprirent aussi de nos paysages, pour obéir sans doute au courant sentimental indiqué plus haut, et, disons-le entre nous, un peu également pour en tirer profit par la vente de leurs dessins et de leurs gravures aux voyageurs.

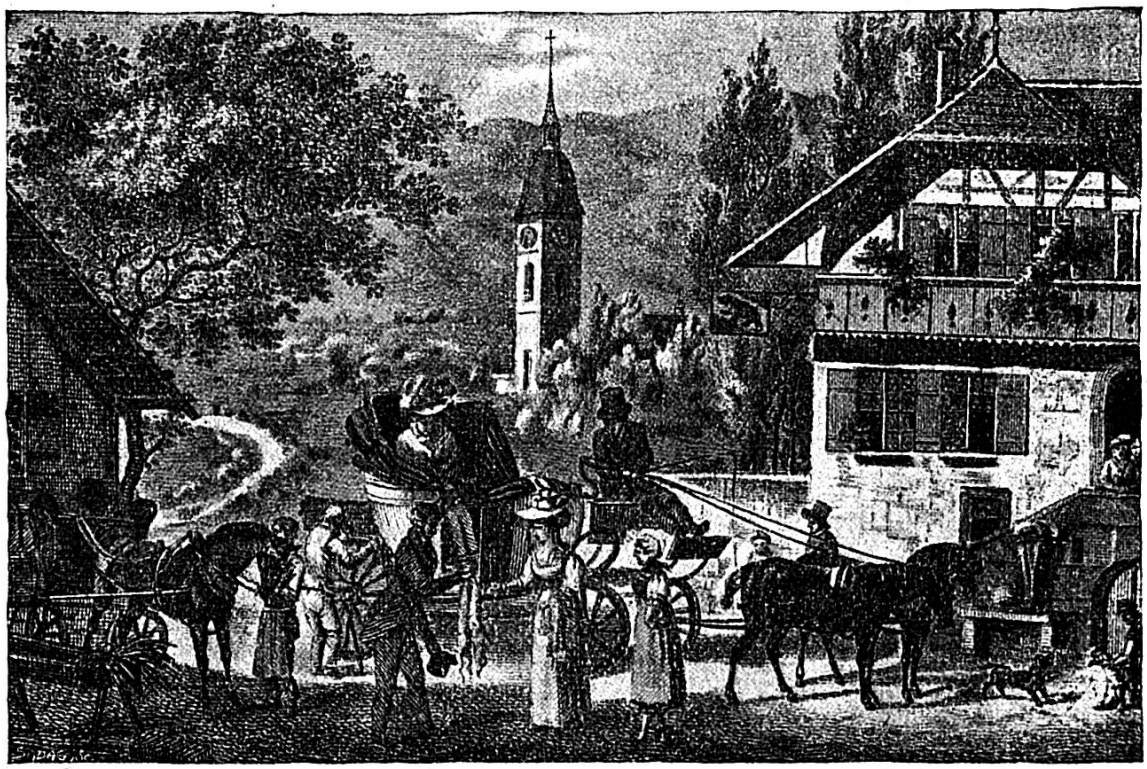
Ils se mirent à dessiner, à peindre, à graver à qui mieux mieux des « Vues de Basle à Bienne » et des bords du lac de Bienne. Des collections parurent coup sur coup, et parfois en volumes, avec des textes. (On a pu les admirer à l'Exposition de Delémont l'été dernier) :

« Vues prises sur la route de Basle à Bienne », par Winterlin et Bourcard ;

Celles de Birmann;
Celles de Pérignon, gravées par Née ou par Helman.
Un peu plus tard vinrent celles de Villeneuve et de de Meuron.
Notre peintre jurassien Juillerat, après avoir travaillé quelque temps chez Birmann, à Bâle, peignit, pour son compte, quelques-uns des points les plus remarquables des gorges de Courrendlin et de Moutier.
Tout cela allait répandre au loin la réputation de notre pays.

B. *Le trafic postal et le mouvement des touristes dans la région de Bâle à Bienne, de l'an 1800 jusque vers 1875*

Sous l'Empire, le service de transport des messageries et des voyageurs subit un temps d'arrêt. Pendant cette époque de guerres continuelles, bouleversant toute l'Europe, on ne songeait guère à faire des voyages d'agrément.



LE VOYAGE EN CHAISE
(Gravure extraite des « Alpenrosen » de 1827)

Ce qu'on voyait beaucoup chez nous, c'étaient des départs de jeunes soldats, dont un grand nombre ne revinrent jamais au pays, et des passages de troupes de temps en temps.

Signalons, par exemple, en 1806 (le 21 mars), le passage à Delémont, du général Oudinot qui se rendait à Neuchâtel pour prendre possession de cette

principauté au nom de Berthier. Il logea ici, en l'hôtel de la sous-préfecture ; les troupes qui l'accompagnaient furent cantonnées chez les bourgeois. On eut beaucoup de travail à fournir des vivres à tout ce monde.

La distribution des lettres et des paquets se faisait tant bien que mal, plutôt mal que bien, surtout à la campagne.

Mais dès 1815, les postes jurassiennes, affermées par un Bernois, Fischer, qui administrait déjà celles de l'ancien canton, furent complètement réorganisées. « Le nombre des communications entre Bâle et Berne, par Delémont et Moutier, fut porté en 1820 de 4 à 7 par semaine, et le nombre des voyageurs pouvant être transportés en une semaine sur cette route fut élevé de 16 à 59. » (Henrioud : « Service des postes dans l'Évêché de Bâle »). (Port d'une lettre de Delémont à Berne : 6 kreuzer; 1 kreuzer = environ 3 $^1/_2$ centimes).

La taxe des voyageurs des diligences de la famille Fischer était de 8 batz (fr. 1.20) par heure (4 km.) et chaque voyageur était autorisé à emporter gratuitement 30 livres de « hardes ».

Nous arrivons à la révolution démocratique bernoise de 1830; après la chute du régime patricien, l'Etat prend sérieusement en mains les intérêts du peuple; les services publics acquièrent une plus grande extension, l'instruction va être largement répandue dans toutes les classes de la société. Les postes bénéficièrent de la sollicitude de l'Etat; celui-ci en assuma l'organisation et le fonctionnement. Le 8 août 1832, un nouveau tarif, prévoyant des réductions, fut mis en vigueur. Les employés de poste, devenus fonctionnaires de l'Etat de Berne, devaient prêter le serment suivant (que nous transcrivons pour donner une idée du sérieux avec lequel se fit cette réorganisation) : « Les employés et commis des Postes jurent d'être loyaux et fidèles à la République de Berne et à son gouvernement; d'en avancer le profit et d'en détourner le dommage; d'observer fidèlement la Constitution, les lois et ordonnances émanées des autorités constitutionnelles, et spécialement le Règlement sur les Postes, ainsi que toutes les instructions données par leurs supérieurs; de prêter entière et prompte obéissance à la Commission des postes en tout ce qui concerne leur service; de se conformer exactement aux directions et aux ordres du Directeur des postes; de remplir avec assiduité et fidélité l'emploi qui leur est confié, et de ne point se faire remplacer sans permission; de faire parvenir sans retard à leur destination les lettres, valeurs et paquets qui arrivent à leurs bureaux; de faire preuve dans l'exercice de leurs fonctions d'une probité et d'une exactitude scrupuleuses et de se comporter avec prévenance envers le public; de taxer les lettres et les valeurs conformément aux tarifs existants; de ne les point taxer au-delà du tarif et de ce qui a été payé aux bureaux étrangers; de garder en tout temps religieusement le secret des postes; de n'ouvrir, sous aucun prétexte, les lettres ou paquets, de ne point chercher à connaître leur contenu, et de ne pas les retenir; de ne point employer à leur profit l'argent et les effets qui leur sont confiés; et, en général, de faire tout ce qu'on peut exiger d'employés fidèles et intègres, et de s'abstenir de tout ce qui pourrait y être contraire. »

« Sans dol ni fraude. »

Les conducteurs et postillons devaient également prêter un serment, dont voici le début :

« Les conducteurs et courriers des postes jurent d'être loyaux et fidèles au gouvernement de la République de Berne; d'avancer son profit et de détourner son dommage; de se conformer exactement aux ordres du directeur des postes; d'avoir le plus grand soin des lettres, valeurs et effets qui leur sont confiés, et de ne les délivrer qu'aux bureaux auxquels ils sont destinés, de se comporter avec honnêteté et prévenance envers les personnes qui voyagent avec la poste. »

Il est intéressant d'ouvrir ici une parenthèse pour donner une idée générale du trafic en Suisse à cette époque-là.

Chaque canton avait son système particulier, son organisation et ses taxes. Et cette diversité constituait un sérieux obstacle au développement des relations. « Un seul exemple : un voyageur prend la voiture postale à Coppet (Vaud) pour se rendre à Zürich; arrivé à Berne, il apprend qu'il n'y a pas de voiture pour Zürich, mais il va en partir une pour Bâle. Il attend pendant deux jours à Berne le départ de la voiture suivante; lorsqu'elle arrive, toutes les places y sont occupées et il ne peut partir. » (Stäger, Histoire de la poste).

Le port d'une lettre simple à l'intérieur de la Suisse et pour les localités faciles à atteindre, varie entre 5 et 60 centimes; souvent il diffère pour le même parcours suivant que la lettre voyage dans un sens ou dans l'autre.

L'artère principale du trafic suisse a été de tout temps, jusque vers les années 1880, une ligne allant du sud-ouest au nord-est (Genève, les lacs du pied du Jura et la Suisse du N.-E.). « Au commencement du XIXme siècle, la route postale suit encore la même direction générale, mais des embranchements, des routes latérales viennent se souder à cette voie principale de communication, la reliant à toutes les villes importantes de l'ouest, du centre et du nord de la Suisse. » Telle était, par exemple, la ligne qui nous intéresse plus particulièrement, de Berne à Bienne, et de Bienne à Bâle.

En 1838 (le 1er juillet), les postes bernoises inaugurèrent un nouveau service quotidien accéléré entre Berne et Bâle par le Jura, via Aarberg, Sonceboz et Delémont. « On employait à cet effet de grandes et belles voitures dites « vélocifères » (Eilwagen), portant les armes de la République de Berne. Le trajet s'effectuait en 15 h. 1/4 à l'aller et en 16 h. au retour, y compris 45 min. pour le dîner à Malleray. » (Henrioud, Histoire des postes du Jura). Ce qui n'empêchait pas les diligences ordinaires de circuler.

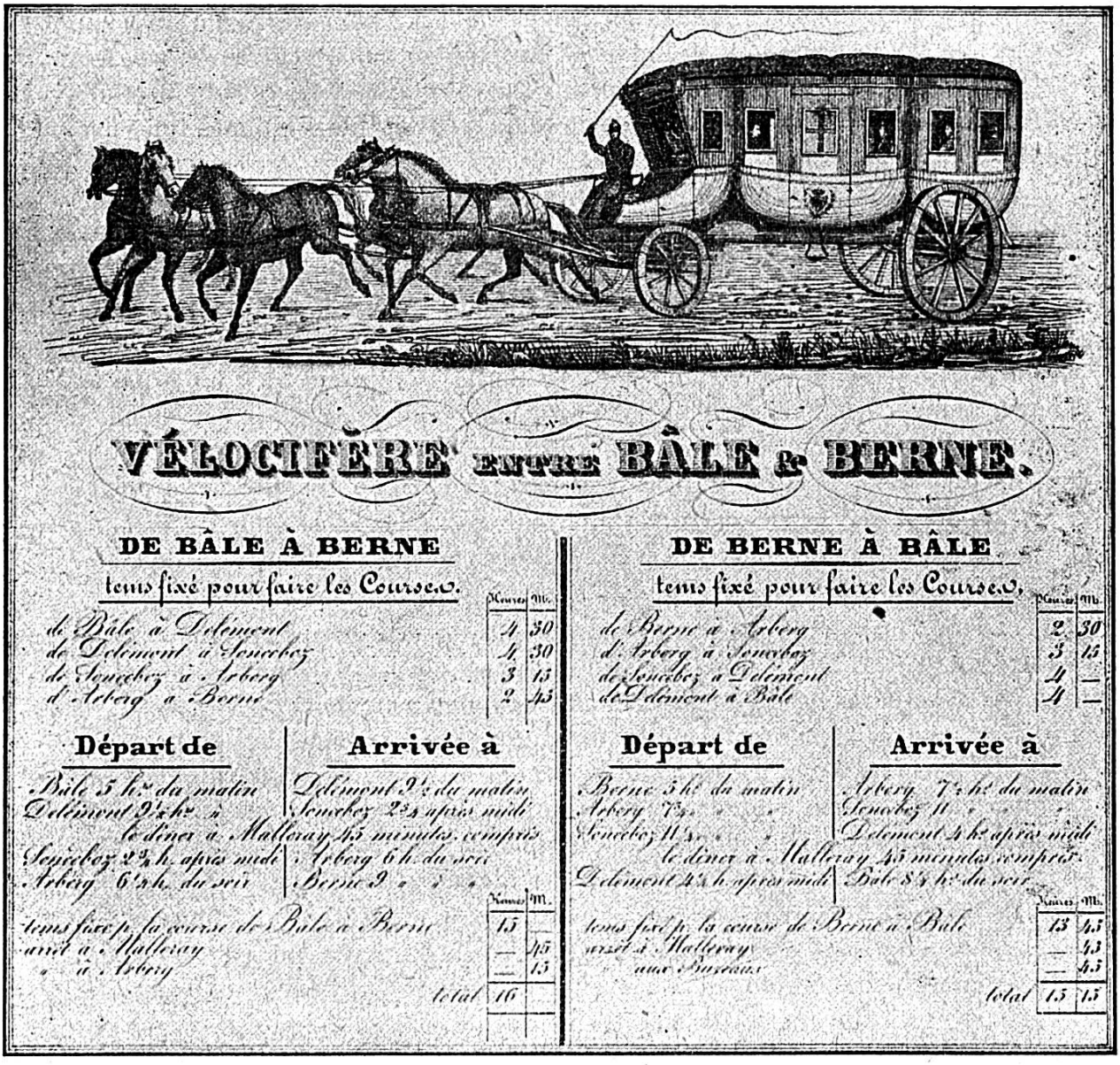
Le vélocifère contenait 15 places en été et 9 places en hiver. Il partait de Berne et de Bâle à 5 h. du matin pour arriver à destination à 8 h. 1/4 et à 9 h. du soir.

De Bâle, il arrivait à Delémont à 9 h. 1/2 du matin; et de Berne, à 4 h. de l'après-midi.

De 1832 à 1838, le nombre des bureaux de poste du canton passa de 57 à

222. Et les progrès réalisés dans le trafic amenaient peu à peu des diminutions de tarifs. Nous n'avons malheureusement pas pu trouver de chiffres.

« Comme on le sait, les postes passèrent aux mains de la Confédération le 1er janvier 1849 », en vertu de la mise en vigueur de la Constitution de 1848.



Mais, affirme M. Henrioud, « la poste jurassienne avait été amenée par l'Administration bernoise à un degré de perfection vraiment remarquable pour le bon vieux temps des diligences. »

Nous entrons donc dans une nouvelle phase, qui constitue pour l'ensemble de la Suisse, un progrès énorme, puisque tout est centralisé, uniformisé : voitures, service des fonctionnaires, des postillons et des facteurs; taxes. Les timbres sont pareils dans toute l'étendue de la Confédération. Plus de barrières entre les cantons.

La Confédération édicta le 2 juin 1849 une Loi sur la régale des postes; une Ordonnance du 3 novembre 1851 fixa certains détails de service.

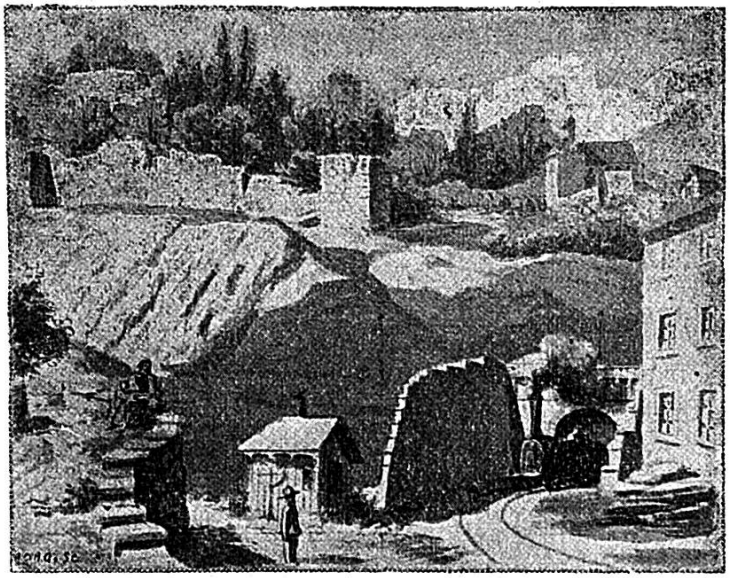
Une somme de 1.486.000 frs. dut être payée à titre d'indemnités aux cantons.

« Sous une direction unique et consciente du but à atteindre, les postes prirent dès lors un essor réjouissant. Mais il fallut un certain nombre d'années avant que les multiples services fussent organisés d'une manière satisfaisante; la nouvelle administration eut à lutter contre des droits acquis et des privilèges; elle eut à reprendre, à renouveler ou à conclure des conventions avec les administrations étrangères (Autriche, France, Belgique, Sardaigne, Espagne, etc.) ». (Dr Georg). Des chiffres montreront le développement réalisé; en 1849, recettes brutes : 4.898.000 frs.; en 1869 : 9.447.000 frs.

Les taxes postales furent revisées et appropriées aux besoins nouveaux par la Loi du 6 février 1862 et enfin une Ordonnance du 12 octobre 1868 perfectionna encore davantage tout le rouage du service postal (trafic des messageries et des voyageurs).

La Suisse était vraiment en possession d'un système sérieux, de tout repos, pour la commodité et la sécurité du public et des voyageurs.

Nous sommes arrivés, avec ce bref aperçu historique général, à la limite que nous avons assignée à cette étude : les années 1870.



CHEMIN DE FER DE BADEN A ZÜRICH
La première ligne construite en Suisse (1847)

Jusqu'à l'établissement des chemins de fer chez nous (1873 à 1877), les lourdes diligences de la Confédération continuèrent à circuler sur la ligne Bâle-Delémont-Bienne, transportant les voyageurs en nombre toujours plus grand, et parmi eux, beaucoup de touristes étrangers, qui, voyant de près les

beautés du trajet, s'arrêtaient volontiers dans les hôtelleries du pays un jour ou deux pour se donner le loisir d'admirer les gorges et autres curiosités du pays (à Delémont, à Moutier, à Malleray, à Tavannes, à Sonceboz). Ils ne faisaient pas fi de notre région comme ceux que les trains internationaux emportent maintenant à toute vitesse à travers nos belles vallées et nos défilés pittoresques et qui dorment à poings fermés ou bâillent à se décrocher la mâchoire sur leurs banquettes de Ire ou de IIme classe en attendant d'arriver à la station alpestre à la mode et d'y trouver le caravansérail ou le palace de leur choix. L'industrie hôtelière était bien développée dans le Jura.

Ici, à Delémont, la diligence arrivait de Bâle, jusque vers 1865, par l'ancienne route (rue du Temple actuelle), dès cette date par la nouvelle, au grand trot de ses cinq chevaux, passait devant la maison où se trouve maintenant le « Café du Moulin » et venait se ranger en face de l'Hôtel de l' « Ours » (actuellement, maison F. Weill, négociant), où était le bureau de poste.

Celui-ci occupait deux pièces au rez-de-chaussée. Le reste du bâtiment constituait l'hôtel avec un assez grand nombre de chambres pour les voyageurs. La terrasse de la maison existait déjà.

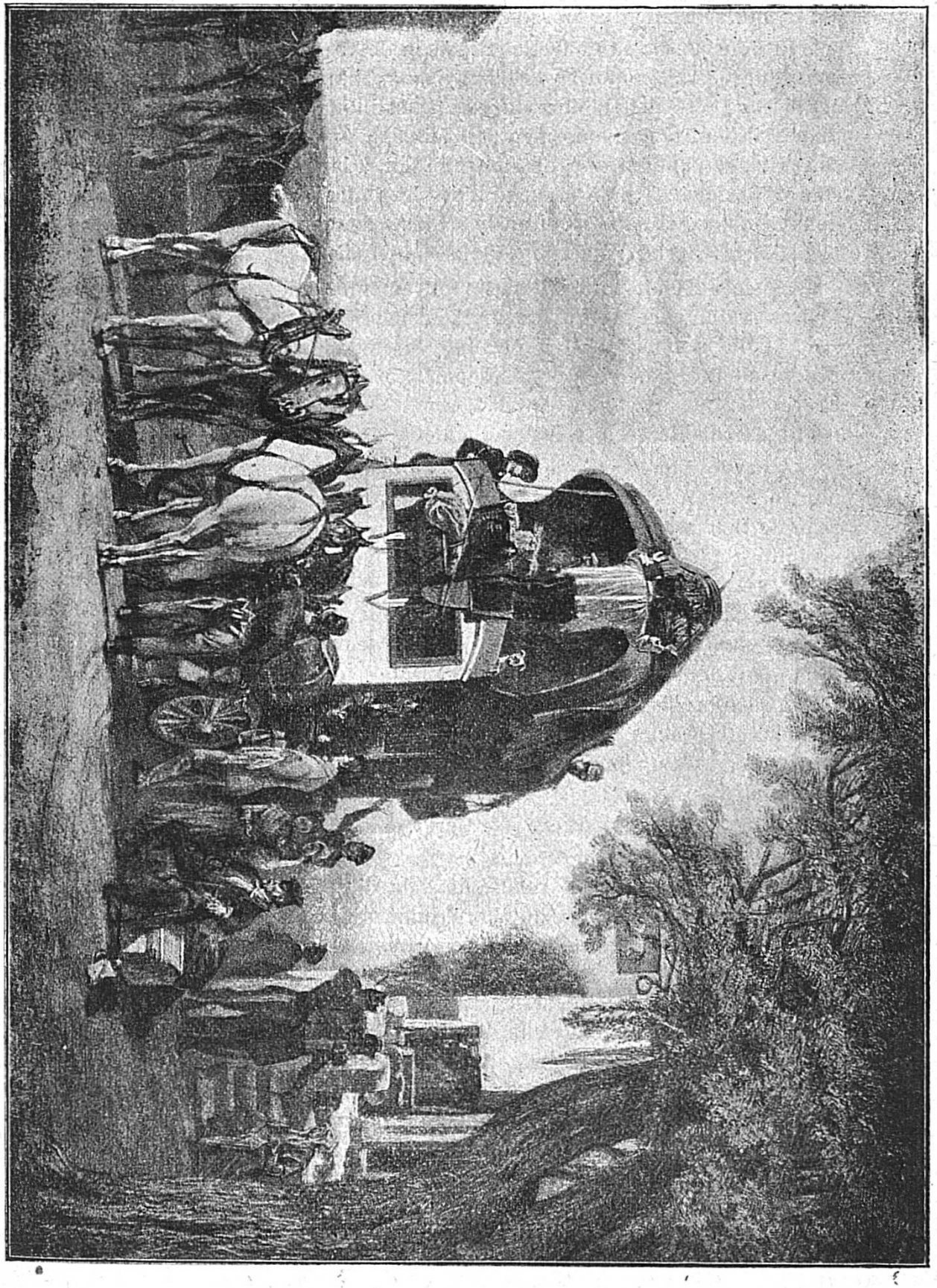
L'hôtel logeait assez souvent beaucoup de monde.

Un autre établissement renommé était l'Hôtel du « Faucon », tenu pendant toute une période par la famille Sérasset. Bien situé, bien éclairé, spacieux, confortable, il était en mesure de recevoir des hôtes de marque. Il abrita un jour le Prince de Joinville, qui prenait probablement le chemin de l'exil. Il était venu en voiture spéciale de Porrentruy. Le personnel de la maison s'était donné beaucoup de peine ce jour-là pour mettre, comme on dit, « les petits plats dans les grands... »

Mais voici que pendant notre visite à cet établissement nous entendons retentir des sons répétés de cor; un autre bruit continu parvint à nos oreilles. C'est la diligence de Bâle qui s'approche. Allons en toute hâte sur la place pour assister au spectacle de l'arrivée...

La lourde machine entre en ville avec un grand fracas de ferraille et de grelots, accompagné du choc bruyant et sec des sabots de chevaux sur le pavé. L'attelage suant, soufflant et piaffant, s'arrête, s'ébroue; les voyageurs descendent de voiture et se dégourdissent en faisant quelques pas, jambes tendues, sur la place ou entrent dans l'hôtel. Ceux qui restent en ville prennent livraison de leurs effets des mains du conducteur, non sans avoir au préalable exhibé leur bulletin. — Les employés du bureau de poste, venus un instant sur le pas de la porte, sont rentrés pour vaquer à leur travail. — Le personnel de l'hôtel est là au complet, aidant à descendre et à transporter les bagages. L'hôtelier, son bonnet de velours brodé à la main, fait ses courbettes et sourit. — C'est bon enfant, simple et cordial.

Pendant ce temps, les postillons, à grand renfort de cris et d'appels, détellent les chevaux fatigués et couverts de sueur, qu'on reconduit à l'écurie (dans les dépendances du « Lion d'Or »); et l'on attelle au plus vite les chevaux



RELAIS DE POSTE

D'après le tableau de Frédéric Simon

de relais, tout prêts depuis cinq minutes. Le conducteur fait l'appel des voyageurs, qui s'installent à leurs places.

Et pourvue de sa nouvelle cargaison de voyageurs et de bagages (chaque voyageur pouvait emporter 40 livres au maximum), la grande voiture s'ébranle aux « Hue! » répétés et énergiques du postillon juché sur son siège, du haut duquel il tient majestueusement en laisse, d'une main, les cinq coursiers de son attelage pendant que, de l'autre, il fait, à larges gestes circulaires, claquer son grand fouet. Et l'on descend ainsi, les roues massives de la diligence prises dans les énormes sabots de fer, le « Crâs » dangereux pour disparaître dans la direction de Berne par le pont de la Maltière...

La scène était souvent plus mouvementée encore, parce qu'à certaines heures la diligence de Porrentruy se rencontrait sur la place avec celles de Bâle et de Bienne. On se représente aisément la vie, le remue-ménage que produisaient ces arrivées et ces départs, avec le va-et-vient des voyageurs, le chargement des bagages, les changements de chevaux, les cris des postillons, les tintements de grelots, les claquements de fouet.

A partir d'une certaine époque, on organisa même, outre les courses de jour, des services de nuit; les différentes voitures se croisaient devant le bureau de Delémont vers minuit à 1 heure du matin. Le spectacle gagnait encore en pittoresque par la réverbération des lampes ou bougies fixées aux voitures et des grandes lanternes à huile qu'on promenait, au gré des besoins, parmi les groupes de personnages et de chevaux, et qui projetaient de grandes ombres mouvantes sur les façades des maisons.

A Moutier, l'on s'arrêtait devant l'Hôtel du « Cheval Blanc », dont le propriétaire, administrateur postal en même temps, fut, pendant toute une période demeurée classique, le capitaine Moll, un des vétérans du Sonderbund, homme à forte carrure, un peu bourru, à cheval sur le règlement et d'une droiture exemplaire.

Autres hôtels à Moutier : le « Cerf » et la « Couronne », dont il sera encore question plus loin.

Le premier poste de relais, dans la direction de Bienne, se trouvait à Malleray, au « Lion d'Or », hôtellerie dont nous avons vu le doyen Bridel faire déjà l'éloge. La maison était vaste, superbement aménagée; cuisine renommée; grands et beaux jardins, boulangerie dans une dépendance; granges, écuries, chambres des domestiques et des postillons dans une autre annexe. Il y avait beaucoup de mouvement et de vie, dans et devant l'Hôtel, surtout en été. Sans compter les transports particuliers, souvent nombreux, il passait plusieurs diligences de nuit et de jour : à 3 h., 5 h., 7 h. et 9 h. du matin; autant dans l'après-midi et la soirée. Le croisement de midi pour les vélocifères Berne-Bâle et Bâle-Berne avait lieu précisément à Malleray; un arrêt de 45 minutes était prévu pour le dîner au « Lion d'Or », qui avait ainsi e bénéfice du repas principal pour deux convois réguliers. La réputation de l'Hôtel s'étendait au loin. Encore ce détail pour mieux donner l'idée du trafic routier d'alors : l'un

des derniers propriétaires de l'Hôtel, M. G., avait 32 chevaux pour assurer le service des diligences et celui des voitures particulières.

Un autre établissement bien connu était l'Hôtel de la « Couronne » à Tavannes, incendié en 1846 dans les circonstances que nous rapporterons plus loin. Il hébergeait les touristes qui faisaient halte à Tavannes pour visiter Pierre-Pertuis et Bellelay. Nos braves paysans avaient souvent l'occasion d'admirer au passage de fringantes Parisiennes et d'élégants dandys ou de s'ébaudir devant les Anglais en casquettes et complets à carreaux, qui se promenaient dans les villages. Les vieillards savaient plus d'une histoire à leur sujet. Un jour, à Tavannes, un taureau furieux, bondissant d'une étable, fonça droit sur un groupe de dames et de messieurs, qui s'éparpillèrent brusquement avec des cris d'effroi; il eût fait une ou deux victimes sans le sang-froid et la vigueur d'un maître-charpentier, aux formes herculéennes, occupé tout près de là, qui, se campant d'un saut au milieu de la route en agitant son grand tablier de cuir et en poussant de fortes clameurs, arrêta net l'animal et lui fit rebrousser chemin. Le sauveteur fut chaudement félicité et remercié. On vit alors, à la grande joie des assistants, l'un des Anglais sortir en rampant, le chapeau écrasé sur la tête, de dessous un grenier où il s'était réfugié et reprendre sa promenade avec un flegme vraiment britannique, comme si rien ne s'était passé.

Un de ses compatriotes, peu versé dans l'usage du français, voulait se faire donner à manger à l'hôtel. S'adressant à la fille de salle, il lui demanda, le doigt tendu vers un cadre, suspendu à la paroi, représentant la descente du Saint-Esprit sur les apôtres : « Comment vôs appelez cette chaose ? » Et il montrait la colombe symbolisant la grâce divine. « Cela ? c'est le Saint-Esprit », répond la jeune fille. — « Donnez vôs à moa deux Saint-Esprit rôtis ! »

On racontait aussi cette « joyeuseté », que je demande pardon aux lecteurs de reproduire, mais qui dénote bien le caractère des hôtes auxquels on avait parfois affaire. C'était à Bienne. Déjà alors, un édit défendait, sous peine d'amende, de souiller les carrefours des rues par un arrosage intempestif, contraire, d'ailleurs, aux règles de la pudeur la plus élémentaire. Or, un Anglais, pris au dépourvu ou ignorant les principes du savoir-vivre, fut trouvé en pleine forfaiture par un agent en tournée de service. « Hé ! dites donc ! c'est 5 batz d'amende ! » Et l'arroseur improvisé, sans broncher, avisa un gamin qui passait, l'appela et lui dit d'une voix de Stentor : « Gâçonne, p... ici pou 5 batz ! » Ce qui fut fait sous les yeux de l'agent ahuri. Après quoi, l'insulaire, tirant son porte-monnaie, remit, imperturbable, deux fois 5 batz à l'agent.

Pensez si l'on s'amusait de ces histoires, dans le pays, le soir autour du feu de l'âtre ou du « koukeli ».

Mais revenons à nos diligences.

Les dernières voitures postales qui circulèrent sur la grand'route Delémont-Bienne, solidement campées sur leurs grandes roues, comprenaient une partie centrale : « l'intérieur », fermé, à quatre places, avec deux portières de côté ; une partie d'avant : le « coupé », à deux ou trois places ; au-dessus du coupé,

le siège du postillon (et du conducteur); enfin, à l'arrière, une partie élevée, forme cabriolet, avec capote de cuir mobile, qu'on appelait la « banquette ». Les bagages se hissaient et s'entassaient sur la partie centrale; on les recouvrait d'une bâche.

Ces énormes voitures jaunes avaient vraiment fort bon air, quand surtout, attelées de leurs cinq chevaux fringants, elles passaient à toute allure, avec, sur le siège, le postillon coiffé de son feutre noir verni, vêtu de son gilet rouge et de sa veste de drap gris-bleu à passe-poils rouges.

Lorsque les diligences ne pouvaient suffire au transport des voyageurs, on organisait des « suppléments », voitures de renfort qui partaient immédiatement après la voiture principale. Pour deux voyageurs en surplus déjà, on mettait en marche un supplément. Il n'en était pas fourni pour un seul voyageur.

Les voyages en diligences avaient leur charme. On voyait mieux le paysage. On avait le temps d'admirer. On passait dans les villages et non à côté, comme c'est souvent le cas par chemin de fer. L'intimité entre les voyageurs était plus grande; on s'arrêtait aux relais, on faisait les cent pas ensemble, on s'asseyait aux mêmes tables pour les repas. Pour peu que le voyage durât quelques jours, on pouvait faire d'intéressantes connaissances; de petits romans pouvaient s'ébaucher. Dans les fortes montées, on mettait pied à terre, comme les voyageurs du coche de La Fontaine. On se rendait de petits services. — On risquait, il est vrai, de tomber aussi sur des malotrus et c'était d'autant plus désagréable qu'on se trouvait trois ou quatre dans le même compartiment. Mais le Décret sur les Transports prévoyait le cas, et le postillon ou le conducteur pouvait faire immédiatement descendre le goujat ou l'indésirable.

Si, par contre, quelque farceur était de la partie, on passait agréablement son temps. Souvent le conducteur s'en mêlait et amusait lui-même la galerie.

On n'a pas perdu dans le pays le souvenir du conducteur Spechbach, qui avait toujours le mot pour rire et dont les facéties faisaient le tour des estaminets. Pour le dernier voyage de la poste Delémont-Porrentruy, Spechbach, au lieu de faire prendre au postillon la route des Malettes, le fit passer par Bourrignon, Lucelle, Miécourt (probablement, parce qu'il était originaire de cette dernière localité). La diligence arriva beaucoup trop tard à Porrentruy. Quand on lui en fit la remarque : « On s'est trompé de route à Develier », répondit-il ingénument comme s'il n'avait jamais fait le trajet.

Qui n'a connu le père Métille ? On peut dire de lui, sans exagération, qu'il avait le génie de la fumisterie. Avec le plus grand sérieux du monde, il imaginait de toutes pièces une histoire ou organisait une petite mise en scène; parfois c'était une bourde qu'il lançait en l'entourant de toutes les apparences de la réalité. Cela ne portait préjudice à personne et amusait tout le monde. Et le service n'en souffrait nullement. Maints voyageurs durent de bons moments d'hilarité à « leur » conducteur.

Il faut reconnaître que les voyages en diligences avaient aussi leurs désagréments. L'hiver, dans le Jura au climat rude, on souffrait du froid. Même

dans les voitures fermées, on n'avait pas chaud. Dans ces moments-là, les postillons disposaient une couche de paille sous les pieds des voyageurs; plus tard, l'administration faisait placer des « bouillottes » chaudes dans les compartiments. Il y a plus de confort, certes, dans nos wagons de chemin de fer.

Et les accidents n'étaient pas rares. La voiture versait parfois. Ou les chevaux s'emballaient, ou simplement la chaîne du sabot se rompait à une forte descente et la voiture prenait une allure désordonnée. Il y avait des cris, de l'émoi, des chutes. Mais, en général, on s'en tirait sans autres dommages que des dégâts matériels.

Pourtant une fois, M. l'abbé Daucourt eut bien peur. Il se rendait de Delémont à Porrentruy pour aller entendre le lendemain un sermon de Mgr Mermillod. C'était de nuit, en plein mois de décembre, par un grand froid. La chaîne du sabot se fractura, un peu au-dessous des Malettes; et aussitôt l'attelage prit un train d'enfer; la voiture côtoyait parfois l'abîme, du côté d'Asuel. Les voyageurs se cramponnaient, haletants, aux parois de la voiture; d'un moment à l'autre, ce pouvait être la chute mortelle. Le terrain gelé et glissant rendait le danger plus grand encore. Le postillon, s'étant ressaisi, eut la force et la présence d'esprit de diriger les chevaux vers le côté gauche de la route; la diligence versa contre le talus surélevé et fut en partie fracassée; le timon fut brisé et les chevaux poursuivirent leur course échevelée. Les occupants gisaient parmi les débris de la voiture; mais aucun n'était blessé grièvement.

M. Villemin, ancien administrateur postal (auquel je dois bien des renseignements précieux comme à M. l'abbé Daucourt), vit une fois, de son bureau, la grande diligence verser, à la descente du Crâs, juste dans le creux devant le Moulin. La voiture avait basculé complètement, les roues en l'air. Il n'y avait heureusement point de voyageurs ce jour-là. Le postillon et le conducteur n'eurent que de légères contusions.

Afin d'avoir une juste idée du trafic intense qui se faisait sur nos routes, il faut se dire naturellement qu'à côté des voitures du service postal circulaient des véhicules de tout genre appartenant à des particuliers. Les étrangers de passage, Anglais ou autres, avaient souvent leurs voitures à eux, avec postillons en livrées spéciales, qui sonnaient aussi du cor dans les tournants dangereux et aux abords des localités.

Une voiture à la mode, en ce temps-là, était une sorte de petit coupé, avec une portière seulement d'un côté, dans lequel on était assis de travers. Il courait, à propos de ce véhicule, une petite histoire amusante; on prétendait qu'un Anglais avait fait, imperturbablement assis dans son coupé, le tour du lac de Bienne sans le voir. Il l'avait simplement fait à rebours!

Il y avait aussi les grands chars de roulage qui amenaient de Bâle et de Bienne marchandises et denrées de toutes sortes pour les magasins et les hôtels de la région.

Un autre charroi, qui tenait une grande place, était celui du charbon de bois, qu'on préparait dans nos forêts et qu'on transportait aux usines (forges des Rondez, de Choindez, de Reuchenette, d'Undervelier, etc.). Et il fallait

véhiculer, par les mêmes moyens, les produits de ces établissements, ce qui fournissait un gain appréciable aux paysans du voisinage pendant les mortes saisons. Le fer d'Undervelier, par exemple, était voituré, avant la construction de la route du Pichoux (dans les années 1840, sauf erreur), par Berlincourt, Glovelier et Saulcy jusqu'à Bellelay; là, il était repris par des voituriers du val de Tavannes (Saicourt, Fuet, Tavannes, Reconvilier, etc.) et conduit au port de Nidau par la route de Pierre-Pertuis.

La vue de ces braves paysans en habits de milaine ou de « grisette » mettait en gaieté les petits Biennois et les commis préposés à la réception de la marchandise. Ceux-ci se plaisaient à les taquiner de leurs brocards, mais ils trouvaient parfois à qui parler. — L'un de ces paysans, le père Paroz, de Saicourt, avait, un jour d'hiver, les doigts emprisonnés dans une paire de grosses « mitaines » en toile grossière, toutes maculées de cambouis. « Hé! père Paroz, lui dit d'un air narquois un jeune employé pommadé, vous avez là de bien beaux gants! — Oh! oui, Môssieu, lui répondit l'interpellé; seulement, j'en ai encore de plus beaux à la maison. Mais je ne les mets pas pour venir à Bienne. » — Et l'on riait; et l'on était content de la vie, de son sort.

Cette circulation, tout importante qu'elle fût, de diligences, de voitures, de chars à bancs, de charrettes, ne permettait pas cependant à chacun de se faire transporter à sa guise où l'appelaient ses affaires. Ce n'était pas, d'ailleurs, à la portée de toutes les bourses. On savait en ce temps-là se servir de ses jambes. Les soldats jurassiens, astreints à faire leur service à Berne, se rendaient à pied, sac au dos, dans la capitale par Tavannes, Sonceboz, Bienne, Aarberg. On avait, par exemple, dans le Val de Tavannes, des emplettes à faire à Bienne : on passait le Montoz à pied le matin et on rentrait le soir par le même chemin. D'ici (de Delémont) on allait couramment, pour le même motif et par le même moyen de transport, à Bâle. M. notre vénérable Président de l'Emulation, M. Daucourt, m'a raconté qu'étant collégien à Delémont et en pension chez M. le doyen Vautrey, il a dû souvent faire des commissions à Bâle. — Dans le courant de la matinée, M. le doyen Vautrey lui disait parfois : « Je voudrais avoir M. le curé de Rebeuvelier à dîner; j'ai quelque chose à lui dire. Va, s. t. p., le chercher. » Et le précoce disciple de Tacite se mettait en route sans autre; cela lui paraissait aussi naturel qu'à nos marmots actuels d'aller jusque chez l'épicier du coin. — Au Nouvel-An, Mgr Vautrey préparait des cartes de visite pour ses nombreux amis de Porrentruy. « Tiens, ordonnait-il au jeune collégien, tu iras porter ces cartes à Porrentruy et tu les distribueras à leurs adresses. » Et le vaillant petit marcheur partait par les Rangiers, s'acquittait de ses commissions et rentrait de Porrentruy tard dans la soirée.

L'un de ses camarades de collège venait à pied de Mervelier le matin et retournait de même le soir chez ses parents, tous les jours. Un autre faisait chaque jour aussi la double course Courfaivre-Delémont; un troisième, celle de Mettemberg-Delémont.

Pour compléter le tableau que j'ai l'honneur de brosser sous vos yeux, laissez-moi vous conter encore deux incidents ou événements relatifs à la vie hôtelière jurassienne du milieu du XIXme siècle.

Le premier est le passage dans le pays d'un cortège royal.

Recevoir un roi n'était pas une mince affaire pour un modeste hôtel de village.

Il s'agit en l'occurrence du roi de Prusse, Frédéric-Guillaume IV, monté sur le trône en 1840 et qui régna jusqu'en 1857, — le frère du futur empereur Guillaume Ier; il venait visiter, avec la reine, sa « bonne principauté de Neuchâtel »; c'était en 1842.

Il devait venir de Bâle et passer par Delémont, Moutier, Tavannes, etc.

Sans doute, depuis, on a reçu bien des rois en Suisse, et parmi les derniers, ce triste sire qu'on appelle Constantin, personnalité peu faite pour nous rendre sympathiques les têtes couronnées ou découronnées.

Néanmoins, il n'est pas hors de propos, puisqu'il est question d'évoquer ici un aspect de la vie d'autrefois dans le Jura, de voir la répercussion qu'avaient alors le défilé et le logement d'un roi et de sa suite dans le monde des hôtels et des postes.

Voici à ce sujet d'intéressantes lettres que j'ai obtenues de Mlle Schaffter, négociante à Moutier; ces lettres avaient été adressées à sa grand'mère, Mme veuve Lydie Schaffter, propriétaire de l'Hôtel de la « Couronne » à Moutier (ancien hôtel situé près du vieux collège et transformé actuellement en maison locative).

C'est la Direction des postes de Neuchâtel qui, la première, avise Mme Schaffter de l'événement.

Direction des postes
de Neuchâtel

Neuchâtel en Suisse,
le 16 septembre 1842

« Madame,

« Sachant de bonne part que M. le Comte de Pourtalès, Grand Maître des cérémonies de S. M. le Roi de Prusse, s'étant lui-même si bien trouvé de votre maison, il l'a désignée comme pouvant être le lieu de couchée du Roi dans le voyage qu'il va faire dans sa principauté avec S. M. la Reine et leur suite, j'ai pensé, sans savoir ce qui pourra résulter de cette désignation, qu'il pourrait vous être agréable, Madame, de ne pas l'ignorer afin que le cas échéant vous eussiez pu prendre quelques précautions pour une pareille réception et c'est dans cette vue que j'ai l'honneur de vous donner cet avis, que je vous prie, Madame, de ne considérer que comme officieux, ne voulant rien prendre sur moi de ses conséquences.

Cependant pouvant être appelé à donner des renseignements sur les ressources que votre maison pourrait présenter pour le cas dont il s'agit, je vous serais très obligé de bien vouloir prendre la peine de me fournir des renseignements aussi détaillés que possible sur cet objet, principalement en ce qui

concerne les appartements que comporte votre propre maison ou ceux que vous pourriez vous procurer à proximité.

La suite de LL. MM. se composera de *10 voitures* tirées par *47 chevaux*, compris les équipages destinés aux personnes attachées aux principaux personnages du cortège. Je compte que la présente vous parviendra peu après midi de manière que j'espère recevoir votre réponse sans faute par le courrier venant de Delémont dans la nuit de samedi à dimanche.

Agréez, Madame, mes civilités empressées.

L. JEANRENAUD,
Directeur des postes.

P.-S. — Veuillez prendre les précautions suffisantes pour vous assurer de la bonne expédition de votre lettre que pour plus de sûreté je vous prie de mettre sous couvert de M. Kistler, Directeur des postes à Aarberg. »

Mme Schaffter donna aussitôt les renseignements voulus, dans la lettre suivante :

« Monsieur,

« Je m'empresse de répondre à votre honorée du 16 courant qui m'est parvenue aujourd'hui à 2 heures après midi. Pour le faire d'une manière qui satisfasse autant que possible le désir que vous me témoignez, qui est de connaître les ressources qui seraient à ma disposition dans le cas où LL. MM. le Roi et la Reine de Prusse se disposeraient à loger dans mon hôtel, j'ai l'honneur de vous donner les renseignements suivants :

Il y aurait d'abord *30 chambres* à coucher, tant dans ma maison qu'à proximité, et dans le cas où ce nombre ne suffirait pas, je ne serais pas embarrassée d'en trouver en suffisance pour loger honorablement et autant que faire se peut dans un village, LL. MM., ainsi que toute la suite.

Je puis aussi fournir des écuries assez vastes pour contenir le nombre de chevaux que vous m'indiquez.

Quant à ce qui concerne la réception et le traitement de LL. MM., je n'épargnerais rien pour répondre à leurs désirs et ferais tous mes efforts pour les recevoir convenablement; il est vrai que malgré tous mes efforts, je resterais toujours bien au-dessous de ce que mérite un monarque aussi distingué que votre roi, mais ayant ouï parler de sa bonté, de ses hautes qualités, en général, et surtout de sa grande simplicité, je ne craindrais point de le recevoir chez moi; ce serait au contraire avec la plus grande satisfaction et le plus grand honneur que je lui offrirais mes humbles services.

Néanmoins si cette espérance devait se réaliser, vous m'obligeriez infiniment si vous daigniez me faire parvenir des nouvelles certaines, afin que je puisse faire les préparatifs nécessaires pour cette mémorable circonstance.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma haute et respectueuse considération.

Vve L. SCHAFFTER. »

D'une autre lettre reçue par l'hôtelière de la « Couronne », de la part de Cuttat, Directeur des postes à Delémont, il ressort que c'est ce dernier qui avait désigné au Directeur des postes de Neuchâtel la « Couronne » de Moutier :

« Je fus chargé, écrit-il entre autre, par M. Jeanrenaud, Directeur des Postes à Neuchâtel, de lui indiquer quel hôtel à Delémont ou à proximité pourrait loger le plus convenablement le Roi et la Reine de Prusse avec leur suite pendant la nuit du 23 au 24 courant. Je lui désignai l'Hôtel de la « Couronne » à Moutier comme le plus convenable sous tous les rapports pour la réception de LL. MM. »

Enfin Mme Schaffter est prévenue du choix définitif de son établissement pour servir de logement aux hôtes royaux.

Direction des postes
de Neuchâtel

Neuchâtel en Suisse,
le 19 septembre 1842

« Madame,

« J'ai reçu vos honorées lettres des 17 et 19 courant; cette dernière de la main de l'un de mes fils revenant des provinces du Rhin.

« Il est bien vrai, Madame, que l'itinéraire envoyé ici de cette contrée fixait Delémont comme point de couchée de LL. MM. et qu'à cette occasion je demandai des renseignements à M. Cuttat qui, à ce qu'il paraît, a poussé l'obligeance au point d'entrer en correspondance avec vous, Madame. Les renseignements qu'il avait eu la bonté de me donner ayant fait connaître l'insuffisance de la station de Delémont, M. le Comte de Pourtalès, Grand-Maître des Cérémonies de la Cour de S. M., ne balança pas un instant à désigner votre maison, qu'il connaissait comme devant être celle où LL. MM. devaient descendre et je ne doute pas que vous ne receviez très prochainement de sa part une lettre par laquelle il vous prierait de faire des dispositions à cet effet. J'ajouterai que toutes mes combinaisons pour la partie du service dont je suis chargé pivotent sur ces antécédents dont je vous garantis, Madame, la réalité pour répondre à vos désirs, mais en vous priant de considérer cette communication comme purement *officieuse* et sans qu'elle puisse constituer aucun engagement de ma part, réserve que je fais avec d'autant plus de raisons que les dispositions des Rois sont, ainsi que celles de leurs plus nobles sujets, soumises aux vicissitudes humaines.

« Agréez, Madame, mes civilités les plus empressées.

« Le Directeur des postes,
L. JEANRENAUD. »

Comme le laisse pressentir le Directeur Jeanrenaud, une lettre du Comte de Pourtalès, datée du même jour, avise officiellement (et non plus officieusement) Mme Schaffter qu'elle aura à prendre les dispositions nécessaires pour héberger LL. MM. prussiennes :

« Madame,

« J'ai l'avantage de vous prévenir que vous aurez à loger le 23 de ce mois LL. MM. le Roi et la Reine de Prusse sous ce nom, *Comte et Comtesse de Zollern,* voyageant avec une suite nombreuse. Il faut *trois* grandes pièces qui se communiquent et *une salle* à manger pour Leurs Majestés; pour la suite : *12 chambres* de maîtres, et *5 ou 6 chambres* de domestiques.

« Je suppose que Leurs Majestés souperont, mais des ordres ultérieurs et plus précis vous seront donnés par M. le Maréchal de cour, de Meyerinck, qui passera 24 à 36 heures auparavant, et par le Commissaire, Maître de Poste de S. M.

« Leurs Majestés voyageant incognito, cette lettre est pour vous seule, et vous empêcherez, autant qu'il dépendra de vous, toute démonstration qui pourrait Leur déplaire ou être préjudiciable à Leur repos.

« Je n'ai pas besoin de vous recommander que tout dans votre maison soit parfaitement propre, — mais je vous recommande surtout, que si l'une ou l'autre pièce devaient avoir besoin d'être récurées, cela se fasse de suite pour qu'elles ayent le temps de sécher parfaitement.

J'ai été très bien et content, à mon passage il y a deux mois, dans votre maison; j'espère qu'on aura tout lieu de s'applaudir du choix que j'en ai fait dans cette occasion, qui peut donner une très bonne et durable réputation à votre hôtel.

LE COMTE FRÉDÉRIC DE POURTALÈS,
Grand-Maître des Cérémonies de S. M.
Le Roi de Prusse. »

Ce 19 septembre au soir. »

La tenancière de la « Couronne » reçut encore la missive suivante du Directeur des postes de Bâle. (Tous ces Messieurs étaient sur les dents!) :

« Bâle, le 20 septembre 1842,

« Madame,

« Quoique j'aye connaissance que déjà de la part de M. le Comte de Pourtalès à Neuchâtel, votre hôtel doit être arrêté pour LL. MM. le Roi et la Reine de Prusse et leur suite, qui doivent y arriver le 23 du courant au soir — néanmoins d'après l'ordre officiel que j'ai reçu du Commissaire royal, je crois devoir m'acquitter de cet ordre en m'adressant à cet effet directement à vous.

« Il est prescrit pour cela : pour Leurs Majestés : *3 pièces* contiguës et une *salle à manger;* pour la suite, *12 pièces* de maîtres et *4 pièces* de domestiques; — donc, si votre hôtel, que je ne connais que de réputation — ne devait pas contenir un nombre suffisant, propre à ce service (ce qu'à la vérité je ne présume pas), vous ne manqueriez pas d'avoir soin que ce nombre fût completté dans un autre hôtel avoisinant.

« Je n'ai pas besoin de vous recommander, Madame, que tout soit préparé au mieux. Je serais venu personnellement à cet effet, si mes affaires m'avaient permis de m'absenter un jour. Je ne doute pas cependant que cela ne nuira en rien à vos préparatifs pour satisfaire LL. MM. au mieux. Un commissaire royal, précédant LL. MM., règlera le tout.

« Agréez, Madame, l'assurance de ma considération.

« Le Directeur des postes de Bâle,
P. BERNOULLI. »

Les préparatifs furent menés rondement par la vaillante femme qu'était l'hôtesse de la « Couronne » ; pendant quelques jours le petit bourg de Moutier fut sens dessus dessous. On rassembla les vivres nécessaires, on mobilisa de la vaisselle, des services, toute l'argenterie disponible dans la contrée ; on frotta, nettoya, fourbit nuit et jour à la « Couronne » ; on prépara les fourneaux de cuisine ; les casseroles reluisaient comme des miroirs.

Enfin le 23 septembre arriva ; tout était prêt pour la réception. Un brillant cavalier déboucha, à toute allure, vers le soir, dans l'unique rue du village : c'était le courrier de Leurs Majestés, qui mit pied à terre devant la « Couronne » et prévint l'hôtesse qu'un accident était survenu, près de Delémont, au carrosse occupé par le Roi et la Reine : une roue s'était cassée, ce qui exigerait une réparation assez longue. Les souverains s'étaient décidés à retourner à Delémont et à y passer la nuit (peut-être au « Faucon »).

Grande déception pour Mme Schaffter ! Cependant elle donna tout de même l'hospitalité à une bonne partie de la nombreuse suite du Roi. Et le lendemain, le couple royal s'arrêta un moment chez elle et la félicita des dispositions prises et de l'excellente tenue de la maison.

Mme Schaffter remit sa note, en date du 24 septembre, à l'Intendant du Roi :

« Soupé, logements, déjeuné, feu, éclairage de LL. MM. le Roi et la Reine de Prusse et leur suite Fr. 1680.—
Vin » 100.—
Remisage, graissage des voitures, etc., etc., etc. » 20.—

Fr. 1800.— (de France).

Somme que lui adressa de Neuchâtel en un group postal (360 VF), le 4 octobr 1842, « de Sandoz, Intendant des Batimens de S. M. »

Et le Directeur des postes Jeanrenaud écrit encore en date du 25 septembre :

« J'ai été vivement chagriné des contrariétés que vous avez dû éprouver, Madame, par suite de l'accident qui est arrivé à la voiture de LL. MM. »

* * *

Le second incident, mais tragique celui-ci, une vraie catastrophe, eut pour théâtre le village de Tavannes, où, comme je l'ai déjà dit plus haut, se trouvait l'Hôtel de la « Couronne » situé au milieu de la localité (actuellement le Collège secondaire).

Le 15 septembre 1846, vingt-deux étrangers et voyageurs du pays étaient descendus à l'hôtel, amenés par les diligences et des voitures particulières.

La plupart étaient déjà couchés, lorsqu'à onze heures le conducteur de la poste de Bâle, arrivant sur la place, vit des flammes sortir d'une fenêtre de l'établissement et donna l'alarme. En peu de temps, l'incendie se propagea partout; des cris de détresse s'élevaient parmi le vacarme qui succéda bientôt au silence dans lequel reposait tout le village : certains voyageurs, surpris dans leur sommeil, ne parvinrent pas à s'échapper. Ce fut affreux : il y eut six victimes; en outre, 13 personnes furent plus ou moins grièvement blessées. Les voyageurs qui perdirent la vie dans cette catastrophe furent :

Immer, membre du gouvernement bernois, directeur des travaux publics; il était parti le matin de Berne en voiture particulière dans l'intention d'inspecter les routes du Jura. « On le vit quelque temps à une fenêtre de l'hôtel, demandant une échelle; le plancher s'écroula, et il disparut au moment où on allait lui porter du secours »;

Joyeux (Jean-François), de Strasbourg, âgé de 52 ans, teneur de livres à la manufacture d'armes du département du Bas-Rhin;

Théodore Kern, âgé de 45 ans, membre du tribunal civil de Strasbourg;

son épouse, Mme Caroline Kern, âgée de 27 ans;

Victor Rigaut, âgé de 28 ans, substitut au même tribunal;

enfin, un Anglais, dans la chambre duquel on présume qu'avait commencé l'incendie.

Les restes carbonisés des quatre Strasbourgeois furent inhumés au cimetière de Tavannes; une pierre tombale y rappelle encore leur souvenir.

L'hôtel hébergeait aussi cette nuit-là un homme d'Etat et pédagogue bien connu du Jura, Xavier Péquignot, le distingué ancien landamman du canton de Berne, puis conseiller d'Etat, — qui fut également directeur de l'Ecole normale de Porrentruy et inspecteur des écoles du Jura. Il échappa, heureusement pour sa famille et tout le pays, à ce cruel incendie, en sautant du haut du toit sur un matelas, sans se faire aucun mal.

On lira des détails sur cet événement dans les extraits des gazettes du temps, reproduits plus loin.

Mais pour compléter mon bref exposé, je tiens à transcrire cette émouvante relation de l'un des « rescapés », qui dut la vie au courage de l'hôtelier, M. Kromer :

« Quoique bien faible encore et tout tremblant, car la fièvre ne m'a pas quitté, je viens te raconter à quel danger j'ai été exposé. Il y avait à peine deux heures que j'étais couché lorsqu'un bruit d'enfer se fit entendre dans la maison. Je me précipite du lit, j'éveille mon camarade et nous courons à la porte. Oh! ciel! l'escalier était embrasé, les corridors en feu. Voyant la mort devant nous, nous cherchâmes notre salut par la croisée, mais nous ne pouvions l'ouvrir. Nous courons de nouveau à la porte, mais là le danger était imminent, la mort paraissait inévitable. A peine la porte fut-elle ouverte que les flammes pénètrent dans notre chambre, qu'une épaisse et puante fumée

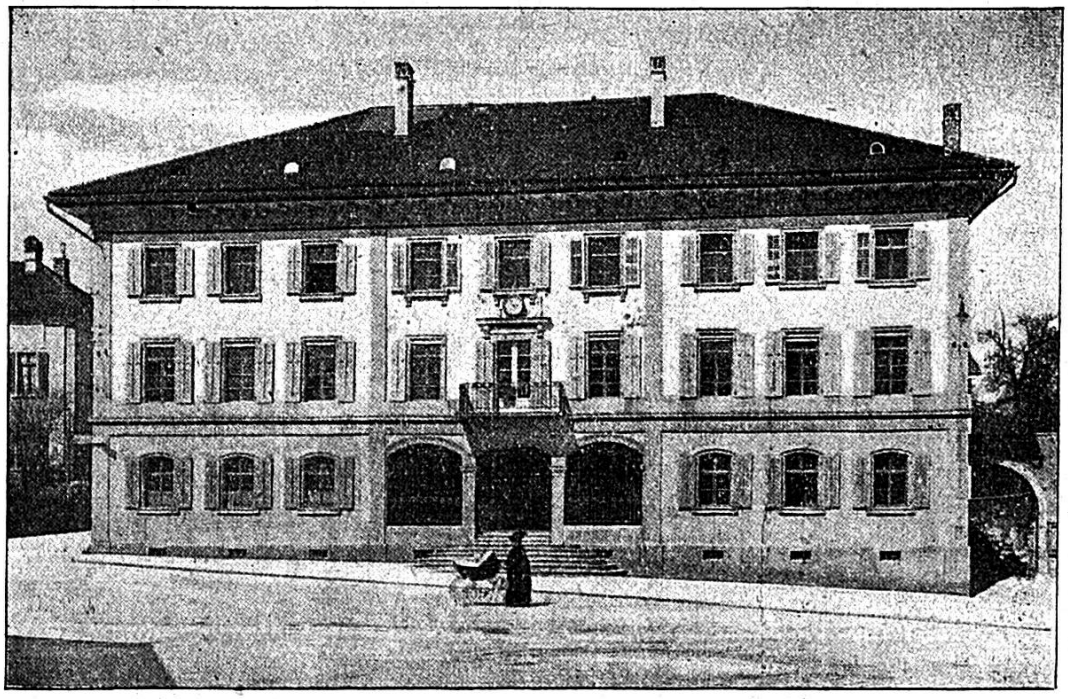
vient nous suffoquer. Deux fois nous tombâmes évanouis. Cependant, par un dernier effort, nous pûmes nous relever et puis enfin briser la croisée. Il était temps! Déjà la flamme nous avait atteints, nos cheveux brûlaient et nous étions encore dans la chambre. C'est alors que mon camarade se jette par la fenêtre en me criant : Fais comme moi. Heureusement je conservai une présence d'esprit bien rare en pareille circonstance; au lieu de suivre l'exemple de mon camarade, je me laissai glisser de la croisée sur le chenal et je parvins ainsi à m'accrocher à l'angle de la maison. C'est dans cette terrible position que je fus aperçu par M. Kromer, le maître d'hôtel. Déjà les tuiles tombaient au-dessus de ma tête; les flammes s'échappaient par la fenêtre que je venais de quitter, que j'étais encore suspendu entre la vie et la mort.

« Une échelle me fut présentée, mais elle était trop courte; on me présenta un matelas sur lequel je fus heureusement reçu; j'en ai été quitte pour une légère contusion à une jambe.

« M. Immer, membre du gouvernement, logeait dans la chambre contiguë à la nôtre; c'est en me sauvant par la fenêtre que je l'ai entendu crier : « Au secours! je suis perdu! »

« De toutes les personnes qui se sont sauvées, il n'y en a que trois, dont je fais partie, qui n'ont pas eu de membres fracturés. Les autres sont plus ou moins mutilées. »

L'hôtel fut immédiatement reconstruit, mais presque entièrement en pierre, tel qu'il existe encore aujourd'hui.



HOTEL DE LA COURONNE
reconstruit après l'incendie (aujourd'hui Hôtel-de-Ville, Tavannes)

Un petit détail en passant : j'ai toujours eu un faible pour cette construction, non qu'elle fût très remarquable, quoique d'un style assez élégant; c'est qu'elle eut pour architecte et entrepreneur mon grand-père maternel.

*
* *

Notre génération a vu l'époque des express et des automobiles, — et des hôtels-palaces. Et nous assistons à l'aurore de la période stupéfiante des avions, qui nous réserve encore bien des surprises. Dans une étude récente et très sérieuse, on fait des prévisions sur l'avion de demain : on prévoit une vitesse de 250 à 300 km. à l'heure pour l'avion de 1930; Louis Bréguet, le grand constructeur français, annonce sans rire 800 km. pour l'avion de 1950, qui accomplira son tour du monde en 40 heures, deux fois moins d'heures que n'avait mis de jours le héros de J. Verne. Et l'avion de l'an 2000 ? il voguera, dit-on, à une vitesse de passé 2000 km. à l'heure. N'est-ce pas à vous donner le vertige ? Que seront la vie hôtelière et le tourisme à ce moment-là ?

Comme on ne peut fixer de bornes au progrès humain, il faut admettre des vitesses encore plus grandes pour les temps qui viendront ensuite.

Le classique voyage du baron de Krack à cheval sur un boulet de canon fera l'effet d'un rampement d'escargots; et c'est, en fin de compte, à califourchon sur une onde de télégraphie sans fils qu'on fera son tour du monde...

Quoi qu'il en soit de ces perspectives lointaines, n'était-il pas intéressant, pour marquer et mieux apprécier ces étapes ambulatoires à travers les siècles, de faire un retour sur le passé et d'évoquer le temps des « vieilles diligences ? »

Appendice : « *Articles de journaux du temps* »

« L'Helvétie » (journal de Porrentruy)

N° du 18 septembre 1846

Affreux incendie à Tavannes

Notre canton vient de faire une perte douloureuse. M. Immer, de Thoune, membre du nouveau gouvernement et directeur des travaux publics, a aussi péri dans le terrible incendie dont nous donnons ci-après les lugubres détails. Il paraît que rien n'a pu être fait ni même tenté pour le sauver. On ne conçoit pas vraiment comment le feu a pu ravager une grande partie d'un vaste bâtiment où se trouvaient plus de trente personnes, y compris les gens de la maison, sans en éveiller aucune, sans être aperçu par qui que ce soit. Et si le feu a pris dans une chambre, par l'imprudence d'un voyageur, comment se fait-il que ce voyageur qui, sans doute, a été éveillé par l'incendie, n'ait pas donné l'alarme assez à temps pour que les personnes pussent se sauver ? Il est

vraiment difficile d'imaginer une si soudaine dévastation, quoique nous la comprenions jusqu'à un certain point, la maison étant construite en bois et toute couverte de boiseries dans l'intérieur.

Voici les détails que nous tenons de bonne source :

Un épouvantable sinistre vient d'avoir lieu à Tavannes. En moins d'une heure, l'incendie a réduit en cendres, dans la nuit du 15 au 16 du courant, l'Hôtel de la *« Couronne »* et la maison du lieutenant-général Voirol, qui n'en était séparée que par le chemin du finage. La perte est grande. Récoltes de toute espèce, mobilier et linge, tout a été consumé, tant le feu a fait de rapides progrès. — Les gens étaient dans leur premier sommeil, et l'on n'a aperçu le feu que quand il a eu envahi une grande partie de la maison. Ce qu'il y a eu de plus déplorable dans ce sinistre, c'est la mort tragique de cinq voyageurs. *Vingt-deux étrangers* couchaient à l'hôtel ; tous ont été surpris par les flammes, et les dix-sept, qui leur ont échappé, n'ont pu s'y soustraire qu'en se précipitant sur la rue du haut de leurs fenêtres. Encore y en eut-il un qui a trouvé la mort en tombant, et tous les autres sont-ils plus ou moins mutilés. L'un d'eux surtout, qui est un Anglais, est tellement brûlé que l'on désespère de le sauver. Sur les cinq personnes qui sont restées dans les flammes, une famille strasbourgeoise, qui se composait de cinq personnes, en a laissé quatre : une seule a survécu ! Père, frère, beau-frère et sœur sont là dans les décombres ; celui que la mort a épargné est un jeune médecin qui est au désespoir. — Un conseiller d'Etat de notre canton, M. Immer de Thoune, directeur des travaux publics, est aussi au nombre des morts. Il a été vu un moment à la fenêtre de sa chambre, cerné par les flammes, puis il a disparu. On cherchait le lendemain matin les cadavres des victimes, mais l'ardeur du foyer et les flammèches qui s'élevaient encore sur toutes ces ruines empêchaient de les découvrir. — On est accouru de différens côtés, mais les secours sont arrivés trop tard.

Ce qu'il y a le plus à regretter, ce sont les victimes qui ont péri dans l'incendie, M. Immer, surtout, habile ingénieur, appelé à rendre de grands services à notre canton. Celui qui perd beaucoup, c'est M. Krummer, le maître d'hôtel ; car bien que son hôtel et son mobilier soient assurés, il n'en est pas ainsi de ses récoltes et de son vin qui sont devenus la proie des flammes. On doit les plus grands éloges à la manière dont il s'est conduit dans cette cruelle circonstance. Au lieu de songer d'abord à sauver ses effets, ses premiers soins ont été pour les voyageurs. M. le Dr Tièche, qui est accouru au secours des blessés et des mourans, a aussi déployé le plus grand zèle... La cause de cet affreux sinistre n'est pas très bien connue ; mais on présume qu'elle est dûe à l'imprudence d'un des voyageurs, couché au No 5, et qui aura laissé brûler sa lumière en s'endormant, ou qui ayant fumé un cigare l'aura jeté mal éteint. Les Dames Voirol, qui occupaient la maison du général, viennent de repartir, les unes pour Besançon, les autres pour Mulhouse, emportant le peu d'effets qu'elles ont pu sauver, tout le mobilier et les provisions de bouche étant aussi restés dans les flammes.

« L'Helvétie », N° du 22 septembre 1846

Incendie de Tavannes. — Les tristes détails que nous avons déjà donnés sur cette épouvantable catastrophe se sont malheureusement confirmés. Mais à l'heure qu'il est un rapport officiel manque encore. On aurait dû se hâter de faire connaître officiellement les noms des morts et des blessés, l'état de ces blessés et les noms de ceux qui ont eu le bonheur d'échapper miraculeusement au terrible incendie. C'était le devoir du gouvernement de rassurer ainsi les familles inquiètes et qui pouvaient craindre la perte de l'un des leurs. On a publié tant de choses superflues et l'on n'a pas songé à cela.

Parmi les personnes qui ont eu le bonheur d'être sauvées par les soins du généreux maître d'hôtel, M. Kromer, nous avons à nommer M. Péquignot, ancien landammann et membre du Grand-Conseil.

Une des personnes sauvées loue aussi dans une lettre la belle et noble conduite de M. Kromer. C'est à son sang-froid, à sa présence d'esprit et tandis que les flammes dévoraient sa fortune que six voyageurs doivent leur salut.

Cette conduite a été vraiment digne des plus grands éloges, et c'est avec plaisir que nous avons appris que les compatriotes de M. Kromer (il est Bâlois) ont ouvert une souscription à son profit.

Inutile d'ajouter que les voyageurs ont aussi laissé dans l'incendie tout ce qu'ils avaient. Ceux qui ont péri dans la maison ont été promptement asphyxiés. Un individu a dû cruellement souffrir; il est tombé sur un acacia et il a eu le corps percé par une branche aiguë. Les Strasbourgeois qui ont péri dans les flammes sont : MM. Joyeux, père, Kern et Rigaud, ces deux derniers membres du tribunal civil de Strasbourg et la femme de M. Kern. On dit que M. Rigaud s'est précipité par la fenêtre et qu'il est mort cinq minutes après sa chute. Deux ou trois blessés sont morts, dit-on; ici les renseignements exacts font défaut, sans doute aussi parce que plusieurs de ces blessés ont été transportés ailleurs.

« L'Union suisse », paraissant à Fribourg
N° 76 du mardi 22 septembre 1846 :

« Nous recevons de nouveaux détails sur l'effroyable incendie qui a jeté la consternation dans le canton de Berne.

Le 15 septembre, 18 étrangers avec quatre voitures particulières, étaient arrivées à Tavanne *(sic)*, à l'Hôtel de la Couronne, pour y passer la nuit.

A onze heures, on aperçut le commencement de l'incendie, et le feu se propagea avec une incroyable rapidité, car la maison était construite toute en bois. Eveillés en sursaut, les voyageurs n'eurent d'autre alternative que de se précipiter par les fenêtres ou de périr dans les flammes.

Six personnes ont trouvé la mort dans cette malheureuse circonstance. D'abord M. Immer, membre du nouveau gouvernement bernois, homme estimé de tous les partis. Il était parti le matin de Berne avec une voiture particulière, pour aller inspecter les routes du Jura. On le vit quelque temps à une fenêtre

de l'hôtel, demandant une échelle; le plancher s'écroula, et il disparut au moment où on allait lui porter du secours. Ensuite M. Joyeux, âgé de 52 ans, teneur de livres à la manufacture d'armes du département du Bas-Rhin; M. Théodore Kern, âgé de 45 ans, membre du tribunal civil de Strasbourg; son épouse, Mme Kern, âgée de 27 ans; M. Victor Rigeaud *(sic)*, suppléant près le même tribunal; enfin, un Anglais. Ces deux derniers se précipitèrent d'une fenêtre et restèrent morts sur le pavé

D'autres voyageurs furent plus ou moins grièvement blessés. Un Anglais se cassa les deux jambes dans sa chute, et un autre étranger ce *(sic)* perça le corps en tombant sur la branche d'un arbre.

M. le landamann Péquignot, qui couchait dans une mansarde, se retira sur le couvert, et sauta sur un matelas sans se faire de mal.

On pense que l'incendie a commencé dans la chambre de l'Anglais qui avait fait faire du feu à une cheminée.

Le corps de M. Immer, presqu'entièrement consumé par les flammes, a été ramené à Berne, où il sera enterré avec la plns grande solennité. — Deux maisons voisines de la Couronne, sont devenues la proie de l'incendie. »

Du même journal : *N° 77 du vendredi 25 septembre :*

« On annonce quelques nouvelles particularités relatives à l'affreux sinistre de Tavannes.

Cinq Strasbourgeois voyageaient en famille. Un seul, M. Joyeux, fils, a pu sauver ses jours; son père, ainsi que M. Rigaud, M. Kern et son épouse, ont trouvé la mort en se précipitant par les fenêtres de l'hôtel.

Quatre Anglais avaient pris, à Bâle, une voiture particulière pour venir coucher à Tavannes. On sait qu'un d'entre eux a trouvé la mort dans les flammes, probablement l'auteur de l'incendie, qui aurait été asphixié *(sic)* dans son lit. Une de ses compagnes, s'étant élancée de 40 pieds de hauteur, resta suspendue aux branches d'un arbre; toutefois ses blessures ont peu de gravité, Les deux autres habitants d'outre Manche, le père et la fille, se sont sauvés sains et saufs; mais ils ont perdu, sinon la totalité, du moins la plus grande partie de leur fortune. Ils avaient dessein d'acheter des propriétés en Suisse; ils avaient des billets renfermés dans une caisse en fer pour de grandes valeurs; on a bien retrouvé la caisse, mais les billets étaient carbonisés.

Six blessés sont encore à Tavannes; ils ont des membres brisés, des luxations, des blessures profondes et de larges brûlures. Aucun n'a succombé jusqu'à ce jour; il en est un, pourtant, qu'on désespère de sauver.

Les restes mortels de M. Immer, ramenés à Berne, par le préfet de Moutier et par M. le président du tribunal de Bienne, ont été enterrés mercredi dernier.

Son corps avait été presque entièrement dévoré par la flamme. »

Epitaphe du cimetière de Tavannes

ICI REPOSENT LES RESTES
DE JEAN FRANÇOIS JOYEUX
AGÉ DE 52 ANS
DE CHARLES THÉODORE KERN
AGÉ DE 42 ANS
DE CAROLINE EMMA KERN, NÉE SCHAHL
AGÉE DE 27 ANS
ET DE MARIE VICTOR JOSEPH RIGAUT
AGÉ DE 28 ANS
TOUS QUATRE DE STRASBOURG
QUI PÉRIRENT DANS L'INCENDIE
DE L'HOTEL DE LA COURONNE
A TAVANNES
LE 15 SEPTEMBRE 1846