

Résumé historique des routes et passages du canton du Valais.

Par M. Henri de Preux, ingénieur.

Il n'y a pas si longtemps, les Alpes nous étaient encore presque inconnues. Seuls les alpinistes et les personnes à la recherche d'émotions violentes osaient braver les dangers qu'elles offrent, pour mieux admirer leurs sites merveilleux. Peu à peu, les cols et les cimes, toujours mieux explorés, celles-ci par l'afflux toujours croissant de touristes, ceux-là par la foule des ingénieurs et géomètres qui songèrent à les utiliser pour ouvrir des voies de communication nouvelles, firent éclore autour d'eux une vie d'une activité toute moderne.

Ce sont les poètes latins qui, les premiers, ont parlé des Alpes et de leurs passages. Dans son poème sur la seconde guerre punique, Silius Italicus décrit la marche triomphante d'Annibal, qui de Carthagène franchit les Pyrénées, le Rhône et les Alpes, pour frapper la puissance romaine.

Ce n'est pas qu'avant cette époque les passages des Alpes aient été complètement ignorés. Les nombreuses peuplades qui avant l'ère chrétienne occupaient la Vallée du Rhône, telles que les Vibériens, les Séduois, les Vêragriens et Ardiens, tribus à demi sauvages formées d'aventuriers, bergers et pirates, ont dû certainement penser à utiliser les Alpes dans leurs chasses et leurs exploits guerriers.

Déjà à cette époque reculée, l'importance du Valais était indéniable et manifeste en raison de ses nombreux passages qui reliaient la Gaule et la Germanie à l'Italie. Menacés dans leur indépendance par les conquêtes envahissantes des Romains, les Ambrons (Valaisans) essayèrent de sauver leur liberté en s'alliant aux Cimbres et Teutons qui du Nord tentèrent d'envahir la Gaule. C'est alors que les chaînes des Alpes virent défilier ces légions conduites par Marius et le Consul Julius Cassius, qui par les victoires d'Aix et de Verceil, sauvèrent la grandeur romaine. S'il est vrai, comme l'affirme l'historien Furrer que l'on vit au col d'Evolène (col de Collon) le nom de Marius gravé sur un rocher, il serait presque permis de conclure que les Romains auraient au temps passé, déjà utilisé ce passage.

La tranquillité apparente qui suivit ces événements rétablit un instant les relations commerciales entre le Valais et l'Italie. De nombreux colporteurs utilisèrent alors le Col Pennin ou Mont-Jou (St-Bernard) pour transporter leurs marchandises en Helvétie et spécialement à Genève et dans les Gaules. Estimant que les taxes imposées par les indigènes étaient exagérées et paralysaient le commerce de la Haute Italie, Jules César et Sergius Galba franchirent les Alpes et mirent définitivement le Valais sous le joug de Rome. Les Valaisans n'eurent qu'à s'applaudir de cette domination nouvelle. L'empereur Auguste qui, plus que tout autre, se rendait parfaitement compte de l'importance des passages qui du Valais mènent en Italie, ne négligea rien de ce qui pouvait favoriser les rapports et les communications de l'Italie avec la Gaule. De là datent ces célèbres voies romaines, si solidement construites, et qui ont été un des éléments les plus efficaces de l'extension de ce puissant empire. La construction, la police et l'entretien étaient réglementés par des ordonnances spéciales, et déjà des services postaux étaient merveilleusement organisés (*cursus publicus*); de petits forts (*castellum*, *castrum*) protégeaient les routes principales et des stations (*mansiones*) élevées sur les hauts cols offraient des abris aux voyageurs et commerçants.

A part la voie de Milan à Strasbourg par le Petit-St-Bernard, la route la plus importante et la plus fréquentée de l'empire était à cette époque celle qui de Milan menait à Mayence par le Mont Jupiter (*Summus Pœninus*) et où était installée une maison de refuge (*mansio*), afin de faciliter la traversée des Alpes aux voyageurs et convois de marchandises. Large de 8 à 16 pieds, cette voie portait de mille en mille des colonnes milliaires indiquant exactement les distances comptées d'une cité importante. D'autres passages également très fréquentés étaient celui de Sempronius (Cimpron, Simplon), le col de Gries et celui d'Auguste, qui plus tard fut dénommé Col de Théodule.

Si la route du St-Bernard était une voie essentiellement militaire, le Simplon aurait été, au temps

des Romains, une route plutôt commerciale. La preuve nous paraît être donnée par cette pierre milliaire érigée sous Volusion et Gallus (3^me siècle) et découverte à Sion, qui porte le Leuga XVII : distance de cette ville au faite du Simplon. Or les routes commerciales différaient à cette époque des voies militaires précisément par cette dénomination de Leuga apposée sur les pierres milliaires.

L'heureux résultat de la circulation plus intense de ces voies militaires et commerciales fut de répandre parmi les populations indigènes un peu de bien-être et quelque civilisation, encore qu'il fût bien difficile de modifier les habitudes d'un peuple d'un tel instinct de farouche indépendance.

Des Romains le Valais passa successivement sous la domination des Burgondes, puis sous celle des Francs. L'histoire de Domo-d'Ossola fait mention de la traversée du Simplon par le roi burgonde Gondebald qui du Valais se rendit en Italie en 489. Sous le joug des rois francs les grandes routes furent remises en bon état et des hospices (*hospitia*) furent fondés afin de remplacer les anciennes stations romaines (*stationes*). Sous ce règne aux événements du reste peu nombreux et peu saillants, les Valaisans durent résister aux invasions des Longobards, peuple de la Haute Italie qui, par le Simplon et le St-Bernard, firent de nombreuses et fâcheuses incursions dans la vallée du Rhône. Ces pillages et dévastations virent heureusement leur fin avec l'avènement de Pépin le Bref et de son fils Charlemagne. Sous ce dernier règne un essor nouveau de prospérité et de bien-être s'ouvrit pour le Valais. Comprenant que le bonheur d'un peuple n'est acquis que par la sécurité et la paix qu'on lui procure, l'empereur fit garder tous les passages donnant accès en Italie. Et voulant personnellement se rendre compte des progrès à réaliser et des réformes à introduire dans les différentes parties de son royaume, il franchit le Mont Jou, l'an 800, et put de ses propres yeux constater dans quel déplorable état se trouvaient les routes et passages qu'avaient améliorés aux prix de si grands sacrifices les empereurs Auguste et Lincinius. Immédiatement, il ordonna la réfection et le parachèvement de ces travaux existants et ouvrit largement le trésor public en vue d'en créer de nouveaux et surtout d'améliorer les anciens tracés par l'établissement des ouvrages d'art que nécessitaient les gorges et les parois escarpées de ces vallées montagneuses. Son nom, dit-on, serait actuellement encore gravé sur un pittoresque pont de Bourg-St-Pierre.

Les successeurs de Charlemagne ne surent hélas pas continuer un si beau règne et ne touchèrent à aucune amélioration. Loin de comprendre la nécessité de parachever par de nouveaux sacrifices les travaux

en cours, ils négligèrent encore les œuvres déjà faites. Ils ne firent pas un pas en avant. Or dans la vie des peuples, qui n'avance pas, recule, qui n'agit pas, dégénère. Les faits ont été là pour le prouver à l'évidence.

Avec l'avènement des Rodolphe arriva le beau temps où la reine Berthe filait. Les deniers publics s'appliquèrent alors plus à l'érection de nouvelles églises qu'à l'établissement et à l'amélioration des voies de communication. Ceci paraît s'expliquer par le fait que de nos jours encore les habitants des profondes vallées latérales parlent des trajets considérables qu'avaient à parcourir, et des hauts cols qu'avaient à franchir nos ancêtres pour assister au culte divin. D'après leurs dires, les gens de Zermatt venaient à l'office à Sion, en passant par le col et le Val d'Hérens; ceux de Saas allaient à Viège, ceux de Visperterminen allaient à Naters, ceux d'Anniviers et pendant un temps ceux de Loèche à Chippis, ceux de Loetschen à Chatillon...

La paix que souhaitait pour ses peuples cette bonne reine Berthe fut bien éphémère et des jours néfastes ne tardèrent pas à assombrir le bonheur de ses sujets. En 899 ce sont les Sarrasins; en 924 ce sont les Huns (Magyars) qui s'emparent du défilé de St-Maurice, des passages du Simplon et du St-Bernard et terrorisent les populations valaisannes.

A la mort du dernier des Rodolphe, le Valais passa avec Conrad sous la domination des empereurs d'Allemagne. Les passages des Alpes et en particulier le Mont-Jou étaient alors, plus que jamais, utilisés soit par les armées, soit par les voyageurs et commerçants et même par les pèlerins. Grossiers, voire même cruels, les gens du Val d'Entremont rançonnaient odieusement les passagers et exonéraient les colporteurs et commerçants de péages exorbitants. L'empereur Conrad prit des mesures énergiques pour mettre fin à cet état de choses et faciliter les communications entre peuples voisins. Les péages furent abolis et les voyageurs cessèrent d'être incommodés dans leurs courses au travers des Alpes.

C'est à cette même fin qu'au IX^e siècle déjà un archidiacre d'Aoste, Saint Bernard de Menthon, poussé par un zèle bien charitable, éleva sur le Mont-Jou cette maison de refuge dont l'univers entier ne cesse d'admirer la noble inspiration. Elle eut l'honneur d'abriter maints grands hommes dont le pape Léon IX en 1049, et en 1076 l'empereur Henri IV qui, au cœur de l'hiver et par un froid rigoureux, prit le chemin de Canossa pour aller implorer du pape Grégoire la levée de l'excommunication fulminée contre lui.

Bien que sous la domination des empereurs d'Allemagne, le Valais ne dépendait pas moins jusqu'à cette époque directement de la maison de Savoie, et ce ne fut qu'en 1151 que l'empereur Frédéric surnommé

Barberousse le remit au pouvoir de la famille des Zähringen. Fort mécontents du joug qu'on voulait leur imposer, les Valaisans se soulevèrent et résistèrent énergiquement aux troupes de l'Empire sur les cols de la Gemmi, de la Furka (Fourche), du Rawyl, du Grimsel et spécialement à Ulrichen en 1211. Dès ce moment, le Valais jouit relativement d'une ère de paix et de bonheur. La maison de Savoie resta apanagiste du Bas-Valais, tandis que les évêques de Sion exercèrent la souveraineté sur les dixains supérieurs du canton.

Sur toute l'étendue de son comté l'évêque devait pourvoir à la sécurité des voyageurs et veiller au bon état des grandes routes. Ces soins constituaient un de ses plus importants droits régaliens. (Jus viarum supremum.)

Avec le temps, de petites luttes intestines éclatèrent inévitablement entre les seigneurs, le prince évêque et la maison de Savoie. La plus vive fut celle qui surgit entre le comte Pierre de Savoie et l'évêque Henri de Rarogne. En dépit de ses malheurs guerriers, ce dernier ne cessa de songer au développement de l'aisance et du bien-être de ses sujets. Comprenant que les relations amicales amènent naturellement les relations commerciales et que les voies de communication sont le premier facteur de l'accroissement de la richesse nationale il se mit aussitôt en relation avec la grande association industrielle de Milan, afin qu'elle s'intéressât à la réfection du fameux passage du Simplon. Cette route qu'avaient établie les Romains et que, par la négligence des barbares, Charlemagne et les empereurs avaient dû considérablement améliorer pour le passage de leurs armées était excessivement mal entretenue par les populations de la contrée. Pauvres et ignorantes elles ne voyaient guère l'avantage des dépenses affectées à l'entretien de ces passages, avantages dont la contre-valeur réside dans le développement de la richesse et de l'activité nationale. Aussi est-il juste de rendre hommage à l'initiative de ce prélat dont la vie s'est dépensée dans les œuvres les plus utiles et les plus nécessaires à son comté et cela malgré les idées régressives de son peuple. Ses successeurs, Rodolphe de Valpelin et Boniface de Challant, contribuèrent également dans une large mesure au développement de la circulation et du trafic en réglant le transport des marchandises par des traités avantageusement conclus avec les pays limitrophes.

C'est en ces années que le si bel exemple de St-Bernard de Menthon fut heureusement suivi et qu'à l'instar de l'hospice du St-Bernard une maison de refuge dite Hospital St-Jaques fut établie sur le Col du Simplon. A la suite, d'autres furent également élevées aux abords des routes, à Brigue, à Loèche, à Saillon, à Martigny, à St-Maurice, à Monthey et dans maintes autres localités.

Longtemps éprouvé par les luttes intérieures, le Valais le fut encore plus par le passage fréquent d'armées étrangères.

En 1311, c'est le nouvel empereur Henri VII qui traverse le St-Bernard pour aller en Italie se faire couronner par le pape; en 1319, c'est Thuring baron de Brandis et beau-frère d'Antoine de la Tour qui passe le Rawyl pour frapper le puissant évêché de Guischart Tavelli. En 1364, ce sont les troupes d'Amédée de Savoie qui apparaissent au Rawyl et en 1384 c'est le comte de Gruyère qui par le Sanetsch vient venger le meurtre de l'évêque Guischart. Enfin, en 1414, c'est l'empereur Sigismond lui-même qui d'Aoste passe le St-Bernard pour se rendre en Allemagne.

Alors survint la Mazze et avec elle la chute des princes de Rarogne. Ces derniers ayant appelé à leur aide Berne et les Savoisiens, les Valaisans formèrent avec les Waldstetten une alliance de perpétuelle bourgeoisie. Par ensemble ils s'aideraient à défendre les cols des Alpes bernoises, le Grimsel en particulier, contre toute irruption de troupes favorables aux Rarogne et en commun défendraient et utiliseraient les passages conduisant en Ossola en vue de conserver aux cantons primitifs cette belle et riche contrée. Dans leur traité ils ne négligèrent pas d'insérer des clauses spéciales aux fins d'augmenter le trafic de la Furka et de faciliter les relations commerciales des alliés.

Poussés par les princes de Rarogne qui désiraient recouvrer leurs droits en Valais, les Bernois ne tardèrent pas à chercher querelle aux Valaisans, qui se virent subitement cernés de toutes parts. Par les cols du Sanetsch, du Rawyl, du Lœtschberg et du Grimsel et malgré les neiges et les intempéries, descendirent des bandes armées auxquelles les Valaisans surent résister avec autant de fermeté que de courage. Les assaillants considérablement affaiblis jugèrent prudent de se retirer. Aussi la chute des De Rarogne était-elle complète en 1437, et les Valaisans acclamaient l'évêque comme leur souverain temporel et spirituel. Les droits régaliens sur les routes passèrent alors des mains du prélat aux soins des Districts, qui s'empressèrent de faire surveiller les passages par des gardiens spéciaux (Grenzwächter auf Simplon) afin que la région ne fût plus comme d'antan, terrorisée et parfois mise en coupe réglée par des bandes de malfaiteurs qui jusqu'alors bénéficiaient d'une impunité révoltante.

Après la conquête du Bas-Valais par les 7 dixains du Haut, l'évêque eut à secourir les Waldstetten dans leur lutte contre Charles-le-Téméraire, et pendant que les Confédérés remportaient les victoires de Grandson et de Morat les troupes valaisannes occupaient les cols du St-Bernard, de l'Entremont et du Simplon et rendaient impossible le passage des Alpes aux armées

lombardes qui volaient au secours du duc de Bourgogne.

L'ère de paix qui suivit fut troublée par les incessantes luttes soit entre le cardinal Schinner et son puissant rival Georges de Supersaxo, soit entre l'évêque de Sion et la maison de Savoie.

Sous prétexte que la route de St-Maurice au Bouveret n'avait pas été exécutée et que la navigabilité du Rhône n'avait pas été maintenue conformément à un traité précédemment conclu, les troupes de l'évêque Adrien de Riedmatten envahirent les mandements de Monthey et d'Evian à l'insu du duc de Savoie, qui dut se résigner à signer un acte solennel de dédition de ces contrées en faveur du Valais. A part l'organisation de ces mandements s'ajoutait à l'activité des gouverneurs valaisans le projet de faire d'Aoste un nouveau bailliage. Et malgré ces soucis et préoccupations, ils ne négligèrent point le développement des travaux d'utilité publique. Par des corrections intelligentes ils améliorèrent les anciens passages et par des sacrifices bien compris étendirent le réseau des voies de communication. Ils s'occupèrent également soigneusement de l'entretien des voies publiques ainsi que de la réfection des refuges et hospices du Simplon et du Grimsel. Jusqu'à cette époque, l'entretien des routes incombait aux bannières et dixains respectifs et pour certains trajets même aux particuliers. L'Etat n'intervenait que pour la surveillance générale et ne contribuait qu'aux dépenses reconnues extraordinaires. C'est ainsi qu'en 1536, par suite d'une obstruction du lit du Rhône entre Evionnaz et La Balma, l'Etat fit construire un nouveau tronçon de route, ainsi que plusieurs ponts en maçonnerie aux dépenses desquelles les bannières intéressées contribuèrent pour une très grande part. En 1543, le gouverneur de St-Maurice fit réparer aux frais des contribuables la grande route entre St-Maurice et Monthey et fit exécuter en même temps celle de Praz-pourris par les habitants de Conthey. En 1543, encore, la bannière de Lens construisit la route qui de Tœnfurren passait en haut du Todtfeld. Avec un subside de l'Etat de 10 écus Mœrell eut à tailler dans les rochers un nouveau chemin donnant accès au pont de la Massa. Les Conchards reçurent également de l'Etat 40 écus pour refaire entièrement la route de la Furka qui était devenue rien moins qu'impraticable.

Vu l'avantage qu'offraient tous ces passages aux armées qui voulaient pénétrer en Lombardie, le duc de Milan recherchait vivement l'amitié du Valais. Amis des Savoisiens et des Français, qui maintes fois déjà avaient envahi le Milanais, les Valaisans étaient une crainte continuelle pour le duc. Et combien de fois, grâce au zèle charitable de St. Charles Borromée, la

disette fut-elle évitée dans ces contrées, en amenant par le Simplon les blés de la France et de la vallée du Rhône. La libre circulation de cette route eût été ainsi aussi nécessaire à la sécurité de son territoire qu'au développement de son trafic avec les pays voisins dont il importait tant de produits.

Dès 1552 se serait ouvert pour le Valais une ère de paix et de tranquillité si la réforme n'était venue susciter des divisions religieuses qui ne devaient s'éteindre qu'en 1618.

Sous les évêques de Riedmatten et Jost, les passages jouèrent un rôle militaire bien moins considérable. Ce n'est qu'en 1630, lors de la guerre de la succession du Mantouan, entre la France et le duc de Savoie, que Louis XIII fit demander au gouvernement du Valais le droit d'utiliser les chemins alpestres pour y faire passer une armée. Tout en feignant de le regretter, le gouvernement du Valais refusa en alléguant comme motifs la difficulté du terrain, la pauvreté du sol et l'inondation de la plaine. Il ajoutait cependant que, comme sous le règne de son prédécesseur Henri IV, il ne négligerait pas de garder les passages du St-Bernard et du val Ferrex, au cas où le duc de Savoie tenterait de passer la frontière valaisanne.

C'est à cette même époque que se déchaînait en Allemagne la guerre de Trente ans. Le transit commercial prit de ce fait un réjouissant essor dans la vallée du Rhône, grâce à la sécurité dont jouissaient sur les voies publiques les voyageurs et commerçants. L'Etat et les communes veillèrent soigneusement au bon entretien des routes et ne négligèrent pas les dépenses nécessaires à la correction des voies les plus utilisées. La viabilité et le roulage devenus ainsi plus faciles contribuèrent grandement au développement du trafic.

Peu d'années après, soit en 1661, l'attention du gouvernement se portait toute entière sur un projet important, voire même grandiose pour l'époque et dû à l'initiative du colonel Gaspard Stockalper. C'est ce fameux canal Collombey-Vouvry qui ne tarda pas à être mis à exécution et qui conserva dès lors le nom de son auteur. Pour le dédommager des fortes dépenses qu'avait exigées cette œuvre, l'Etat lui accorda le trafic exclusif des marchandises sur ce dit canal et de plus lui concéda le droit d'assujettir toutes celles qui utiliseraient la grande route à lui payer un octroi de 1 dick (67 centimes) par voiture. Comblé de toutes les faveurs de ses concitoyens, Stockalper tomba bientôt sous le coup de nombreux griefs dont le plus grave était de s'être permis de modifier à son gré les péages de la route du Simplon.

A ces agitations intérieures suivit la lutte avec la secte des Vaudois et plus tard avec les habitants du val de Védro qui ne cessaient d'importuner les Valaisans de leurs vexations continuelles. La cause de ce dernier différend était le précieux privilège dont jouissaient les commerçants du Valais, et cela de par la volonté du duc de Milan, de ne payer aucun octroi, ni péage pour les marchandises qu'ils transiteraient dans le Milanais par la route du Simplon et les autres passages des Alpes. Quelles que fussent les récriminations soulevées, le duc, qui voulait à tout prix s'assurer l'amitié des Valaisans, leur fit au plus vite des propositions d'entente. Elles furent accédées par les autorités, moyennant l'établissement prochain d'une correspondance postale par le Simplon, dans le but de faciliter les relations du Milanais avec Genève et la vallée du Rhône.

Encore que le pays fût troublé par les théories du jansénisme et la question du Toggenbourg, l'Etat du Valais n'oublia pas pour autant ses intérêts commerciaux. Il ne négligea rien de ce qui pouvait remettre en meilleur état la route du Simplon, qui était alors de beaucoup la voie la plus fréquentée par les dixains supérieurs ainsi que par les Milanais. L'exportation en Italie de bestiaux et produits laitiers croissait de plus en plus; les relations commerciales, soit avec la France, qui écoulait par la vallée du Rhône une masse de produits, soit avec le Milanais, qui favorisait de privilèges les commerçants valaisans, devenaient de plus en plus étroites et intimes.

C'est dans le but d'améliorer les chaussées, de faciliter le trafic et d'assurer la sécurité des voies publiques qu'à cette époque l'Etat établit sur les passages principaux des magasins de dépôts que l'on nomma soustes (abri) et dans lesquels étaient recueillis voyageurs et marchandises. Immédiatement, des compagnies demandèrent au gouvernement le monopole du roulage, en s'engageant à entretenir les routes sur lesquelles il leur serait autorisé de percevoir des droits. Ces péages, ainsi que la finance d'entrepôt recouvrés par un préposé à la souste (Ballentheiler) (Partitor), devaient ainsi être appliqués partiellement à la réfection et à l'entretien des chaussées et des ponts. La compagnie était tenue d'avoir sous ses ordres le nombre de cantonniers que nécessitait la route concédée. Comme exemple de ces péages imposés par les propriétaires des soustes, les villages de la partie supérieure de Conches avaient établi pour le Grimsel, la Furka, le Gries et le Nuffenen, les tarifs suivants:

Pour un cheval chargé	1/2 batz
Pour un cheval non chargé	1 kreuzer
Pour une vache, un bœuf ou un cochon	1 kreuzer

Pour un mouton ou une chèvre	1/2 kreuzer
Pour une charge d'homme	1 kreuzer

D'autres droits furent également imposés sur les cols du Sanetsch, du Rawyl et de la Gemmi, où la circulation devenait toujours plus intense, grâce aux excellentes relations qui unissaient Valaisans et Bernois. Des marchés spéciaux pour la vente des produits du Valais étaient organisés à la Lenk et à Saanen et des alpages et montagnes magnifiques du versant bernois devinrent la propriété des particuliers et consortages valaisans. Actuellement encore, la commune de Savièse possède de très riches et vastes terrains sur le versant nord des Alpes.

Ces engagements de l'Etat avec ces compagnies furent plutôt malheureux, car trop souvent, pas ou bien peu observés, les agents de l'Etat (Strassenvogt) chargés de contrôler la perception des droits de péage et d'inspecter les chaussées et les ponts, durent implorer les rigueurs de l'autorité supérieure. Cela était d'autant plus grave que, dans le même temps, les ducs de Milan informaient l'Etat valaisan que les conséquences de cette viabilité défectueuse étaient de rejeter le trafic de leurs sujets du côté du Piémont et du Midi de la France. De son côté, le comte Borromée, gouverneur de Milan, formulait au bailli les mêmes plaintes et exprimait le désir que les tarifs excessifs que les compagnies de transport imposaient jusqu'alors sur la route du Simplon fussent réduits dans l'intérêt des relations commerciales et de la bonne entente des deux pays.

Subitement les jours s'assombrissent. C'est la lutte pour la conquête du Milanais entre l'impératrice Marie-Thérèse et le gouvernement d'Espagne. C'est alors, soit en 1744, que l'Etat du Valais, comme oublié des malheurs et calamités qu'avait provoqués jadis le passage des armées étrangères, ouvrit presque naïvement ses cols et chemins aux nombreux bataillons espagnols qui, par le Simplon, envahirent les plaines de la Lombardie. Un demi-siècle plus tard, vu les bons rapports qui les unissaient, les Valaisans favorisèrent encore aux troupes de la cour de Turin la traversée des Alpes et de la vallée du Rhône, afin de leur faciliter une attaque subite dirigée contre les Français de la Basse-Savoie. En dépit de mille efforts, cette tentative du roi sarde échoua et son seul effet fut de vexer vivement le gouvernement français qui se montra de plus en plus fier et menaçant à l'égard du Valais.

Aussi le gouvernement valaisan fut-il terrifié quand le 25 Floréal (14 mai 1797), Bonaparte, triomphateur du nord de l'Italie, lui demanda la libre circulation de la route du Simplon afin de faciliter les communications de la République française et de la nouvelle

République lombarde. Les soucis qu'occasionnait cette demande à la Diète et au Vorort qui en avaient été nantis s'évanouirent heureusement, car Napoléon, attiré vers de nouvelles conquêtes, abandonna incessamment son projet.

En 1798, le Valais vota son incorporation à la République helvétique.

Dès ce moment, les passages des Alpes furent maintes fois traversés par des troupes françaises ou autrichiennes.

C'est le colonel Strauch qui, à la tête d'une armée autrichienne, passe en 1799 le col de Nuffenen; c'est le général français Lecourbe qui descend le Grimsel; c'est le général Xaintraille qui passe le défilé de St-Maurice; c'est le corps austro-russe, sous les ordres du prince de Rohan, qui occupe le passage du Simplon; ce sont les troupes du prince Charles, vainqueur de Macdonald, qui apparaissent à la Furka, au Simplon et au St-Bernard qu'elles occupent plusieurs semaines. Le général français Tureau repoussa définitivement les Autrichiens de leurs fortes positions et poursuivit sa marche jusqu'à Domodossola d'où, de concert avec Masséna, il devait agir contre Souwaroff.

Le 18 Brumaire (9 novembre 1799) Bonaparte était nommé premier consul.

Désireux de battre l'armée autrichienne du général Mélas, qui campait dans la Haute Italie, il chargea quelques généraux de visiter les Alpes et d'en reconnaître les passages. Le général Marescot parcourut la vallée du Rhône et spécialement le val d'Entremont et examina minutieusement dans quelles conditions une armée munie d'artillerie pourrait franchir le Mont-Jou. Satisfait de l'enquête de ses envoyés le 12 mai 1800 et pendant que deux autres corps passaient le Mont-Cenis et le St-Gothard, Bonaparte, à la tête d'une armée de 40,000 hommes faisait la traversée des Alpes par le Grand St-Bernard.

Par la victoire de Marengo, la France était maîtresse de la Haute Italie.

L'existence d'une voie commerciale et stratégique, courte et bien construite substituant ce chemin étroit et à peine praticable dont parle de Saussure, dans le „Récit de ses voyages“ et reliant la République cisalpine à la France, s'imposait. Par un sénatus-consulte Bonaparte en fit décréter la création immédiate et confia la direction générale de cette entreprise au général Tureau. La direction technique fut remise à l'ingénieur Nicolas Céard, ingénieur du département du Léman, auquel furent adjoints les techniciens Duthens, Lescot, Duchennes, Hondonait, Maillard et Giannela. Selon le rapport de Céard à l'empereur.

„Les travaux ont été ouverts le 3 Nivose et le 5 Germinal, an IX, de la République (25 XII 1801 et 26 III

1812) et la route a offert le passage le 11 Vendémiaire, an XIV (4 X 1806).“ Plus de 5000 ouvriers ont travaillé durant 5 étés consécutifs à cette magnifique chaussée, qui a coûté près de 18 millions de francs et qui comptait à cette époque plus de 22 ponts, 9 maisons de refuge et 10 galeries en rocher dont la plus originale est la galerie Joseph, établie par Céard et poursuivie par l'ingénieur Vénetz.

Sous le faux prétexte que le Valais devait coopérer dans une plus large mesure aux dépenses de la nouvelle route, le général Tureau fit saisir la caisse du receveur général et sequestra les contributions publiques. A l'énergique protestation des communes valaisannes contre de pareils agissements, Bonaparte constitua, malgré les embarras suscités par Tureau, le Valais en République libre et indépendante. Un traité fut conclu le 10 Fructidor, an X de la République française, aux termes duquel „la route du Simplon sera „construite et entretenue aux frais des républiques „française et italienne. Les indemnités provenant des „expropriations seront payées par les deux républiques „et le gouvernement du Valais sera consulté au sujet „du tracé de la nouvelle route.

„Le Valais entretiendra à ses frais la route de „St-Gingolph à Brigue. Il exécutera tous les travaux „de parachèvement nécessaires et prendra des mesures „pour assurer la sécurité de la voie.

„Le Valais ne sera pas tenu de garder ses passages; la République française se charge de les défendre.

„Le Valais s'engage à n'ouvrir aucune nouvelle „route avec les pays limitrophes sans le consentement „de la République française.

„Les Républiques française et italienne ne préleveront aucun droit ni péage sur la route du Simplon „et le Valais n'en établira que d'entente avec elles.“

A la suite de cette disposition constitutionnelle une nouvelle loi dite du 4 novembre 1802 fut immédiatement élaborée. En voici la teneur:

„Les travaux que nécessite la réfection des routes „seront entrepris au plus vite.

„L'Etat payera la dépense des maîtres-maçons, „charpentiers, maréchaux, et tous les travaux de ménage.

„La main-d'œuvre sera à la charge des communes.

„Quand la situation financière permettra de dispenser d'une part des revenus provenant des péages „et transits, l'Etat les appliquera à indemniser les „communes selon les dépenses réellement faites.“

Ces dispositions n'eurent que de fâcheux résultats. La situation financière des communes s'aggrava, et les ouvrages construits en corvées furent exécutés dans de très mauvaises conditions techniques. Aussi le

23 novembre suivant, la Diète, désirant soulager le sort des communes, décrétait la création d'ateliers sur les routes du Simplon et du St-Bernard et en confiait la direction aux inspecteurs des Ponts et Chaussées.

Par ces derniers traités et décrets qui obligeaient l'Etat et les communes du canton à entretenir si soigneusement ces routes militaires, le Valais se trouva sous peu dans une forte gêne financière. Bonaparte dut intervenir pour la réfection et l'entretien de certains tronçons et ce fut là une des causes ou plutôt un des prétextes de la future réunion du Valais à l'Empire français. Le 12 novembre 1810, le général Berthier passait le St-Bernard et au nom de Sa Majesté prenait possession du pays. Le décret de réunion signé à Fontainebleau le 15 novembre énonçait moins des raisons que des prétextes.

„Considérant, disait-il, que la route du Simplon „qui réunit l'Empire à notre royaume d'Italie, est utile „à plus de 60 millions d'hommes; qu'elle a coûté à „nos trésors de France et d'Italie plus de 18 millions, „dépendances qui deviendraient inutiles si le commerce n'y „trouvait commodité et parfaite sûreté.

„Que le Valais n'a tenu aucun des engagements „qu'il avait contractés lorsque nous avons fait com- „mencer les travaux pour ouvrir cette grande com- „munication.

„Nous avons décrété et ordonné. Décrétons et „ordonnons ce qui suit:

„Art. 1^{er}. Le Valais est réuni à l'Empire.

„2. Ce territoire formera un département sous le „nom de département du Simplon.“

Dix-huit mois plus tard, soit le 19 août 1812, un Mémorial administratif du préfet Derville-Maléchar, adressé aux maires du département, informait que par décret impérial du 16 décembre 1811 les routes des départements se divisaient en routes impériales et routes départementales.

„Il n'existe, dit cette missive, dans le département „du Simplon que des routes impériales et des chemins „vicinaux. Les routes impériales sont:

„1^o La route de première classe n^o 6 de Paris à Rome et à Naples par le Simplon et Milan, traversant toute la grande vallée du Rhône depuis St-Gingolph jusqu'à la limite du royaume d'Italie.

„2^o La route de troisième classe n^o 204 de Turin à Martigny et à Genève par le Grand St-Bernard.

„Le Gouvernement place le service de l'entretien „des routes sous la surveillance spéciale des préfets, „maires et sous-préfets, dont il se permet d'attendre „une coopération active et heureuse.“

Suivent ensuite des prescriptions relativement aux cantonnements, au mode d'entretien des routes, aux

règles générales des adjudications, au service des ingénieurs et surveillants et enfin au mode de répression des délits de grande voirie.

Le Valais vécut sous ce régime jusqu'à la chute de Napoléon.

Après la fameuse bataille des Nations, dont le souvenir évoque d'épouvantables hécatombes, les corps des alliés envahirent immédiatement la Vallée du Rhône et chassèrent les troupes franco-italiennes jusqu'au delà des Alpes.

Leur liberté étant reconquise, mais soucieux de sauvegarder leur indépendance, les Valaisans demandèrent alors à la Diète fédérale d'être incorporés à la Suisse et le 4 août 1815 le Valais formait le vingtième canton de la Confédération helvétique.

L'Administration réorganisée s'empressa de prendre des mesures en vue d'assurer le bon entretien de la grande route du Simplon. La loi du 16 décembre 1815 et le décret additionnel du 18 décembre 1818 précisèrent à ce sujet les devoirs de l'Etat et des communes. Il y était dit:

„Les travaux pour l'amélioration et l'entretien de „la grande route sont exécutés aux frais de l'Etat. „Lorsque la Diète ordonne la construction d'une nou- „velle route, les communes et dixains intéressés sont „tenus d'y contribuer par des prestations en nature ou „autrement.

„En ordonnant ces constructions nouvelles, la Diète „détermine en même temps quels sont les communes „ou les dixains qui seront appelés à y concourir.“

Mais ces lois précitées n'envisageaient uniquement que la grande route. Toutes les voies latérales étaient à la charge des communes, chacune sur son territoire respectif. La viabilité était détestable. C'est à remédier à ce mal qu'en décembre 1820 la Diète s'appliqua en modifiant l'ancienne loi et en y apportant les amendements désirés au sujet de la classification. La loi ainsi modifiée détermina la part contributive de l'Etat à la construction des voies nouvelles de la manière suivante:

1^{re} classe: La grande route. Son entretien sera conforme aux dispositifs de la loi du 15 décembre 1815 et du décret du 18 décembre 1818.

2^{me} classe 50 %

3^{me} classe 40 %

4^{me} classe 25 %

5^{me} classe 22 %

6^{me} classe 15 %

Ces subventions concernent uniquement la construction.

L'entretien est donc entièrement à la charge des communes et districts.

Avec le développement du trafic qui entraîna la nécessité d'améliorer les voies publiques, une nouvelle loi fut conçue en mai 1835 sur la construction, l'élargissement et la classification des routes. Deux cha-

pitres distincts la divisaient: l'un relatif à l'organisation du département et l'autre à la police des chaussées. Les taux de participation de l'Etat aux frais des nouvelles constructions furent élevés comme suit:

Route de 1^{re} classe: Grande route entretenue selon la loi de 1815 et le décret de 1818.

- " " 2^{me} classe 50 à 60 %.
- " " 3^{me} classe 40 à 50 %.
- " " 4^{me} classe 25 à 33 %. Taux applicables qu'aux constructions.
- " " 5^{me} classe 22 à 28 %.
- " " 6^{me} classe 15 à 20 %.

Considérant les avantages dont ils bénéficieraient par la création d'une route mieux conditionnée et encouragés par la forte participation de l'Etat aux frais des nouvelles constructions, les districts d'Entremont et de Martigny entreprirent alors la réfection de la route du St-Bernard. Commencés en 1840, les travaux se poursuivirent en différentes campagnes jusqu'à l'achèvement du dernier tronçon dont la reconnaissance eut lieu en juillet 1907. Ce travail fut subventionné par la Confédération. Quelques années plus tard, soit en 1844, se fit la transformation du chemin muletier de Sembrancher à Châble en route carrossable.

Dès lors les lois se succédèrent à époques très rapprochées. Elles donnèrent à certaines routes un rang mieux en rapport avec le développement de la circulation et du trafic subi par les voies de communication et augmentèrent progressivement la part contributive de l'Etat.

C'est d'abord la loi du 24 mai 1851 qui apporta une grande modification au mode de classification jusqu'alors adopté. Il n'y eut désormais que quatre classes, soit:

- 1^{re} classe: La grande route du Simplon.
- 2^{me} classe 50 à 60 %.
- 3^{me} classe 40 à 50 %.
- 4^{me} classe 33 à 40 %.

Une impulsion nouvelle fut ainsi donnée aux administrations indécises à entreprendre de grands travaux. En 1856 se fit la réfection de la route de Loècheles-Bains et en 1860 celle de Sierre-Vissoie. En 1858, les communes du Val-d'Iliez transformèrent le mauvais tronçon de Monthey à Champéry en une belle route carrossable; en 1867, elles entreprirent la réfection intégrale du chemin de Morgins. L'augmentation sensible des voyageurs qui dès lors fréquentèrent ce séjour de montagne décida les communes de Martigny, Trient, Finhaut et Salvan à unir par de bonnes routes leurs magnifiques vallées au centre d'étrangers qu'est Chamonix. C'est dans ces années encore que commen-

cèrent les premiers travaux de la route de la Furka. Cette entreprise fut grandement facilitée par la forte subvention de la Confédération qui, par arrêté du 26 juillet 1861, garantissait aux cantons d'Uri et du Valais une contribution des $\frac{2}{3}$ des frais d'établissement jusqu'à concurrence de 800,000 francs.

Par la loi du 4 février 1881 la classification précédente fut maintenue, mais par contre, à la charge de l'Etat furent mis les traitements des cantonniers pour les routes de 2^{me} classe et la moitié pour celles de 3^{me} classe. En même temps un principe nouveau entra en vigueur: ce fut la contribution de l'Etat à l'entretien d'une partie des routes. Ce fait améiora sensiblement la viabilité et relança les administrations trop prudentes qui se faisaient peur des dépenses que nécessiterait la création d'une route. La construction d'une voie carrossable par le Grimsel, reliant la grande station d'Interlaken au Glacier du Rhône et par la Furka à Andermatt présentait des avantages manifestes. Aussi par décret du 30 mai 1890 le Grand Conseil en ordonna la construction. La même année était exécutées la réfection de la route de Conthey ainsi que d'excellentes améliorations à Ayent et dans le Val Ferrex. Enfin dès 1897 la commune de Savièse et le district de Sion modifièrent le tronçon inférieur de la route du Sanetsch, de manière à en faire une belle et large chaussée.

Les lois qui furent dès lors promulguées s'attachèrent plus spécialement à un meilleur classement des routes suivant l'importance de leur trafic.

La loi du 20 mai 1899, par exemple, fait passer la route du St-Bernard en première classe.

Celle du 28 mai 1901 avance les routes de Morgins, du Grimsel et de Vionnaz-Illarsaz, cette dernière en 3^{me} classe et les autres en première.

A la suite du développement incessant des cycles et des automobiles une nouvelle jeunesse fut donnée aux voies de terre; il était donc de toute nécessité d'abolir les dispositions surannées et d'en établir de nouvelles mieux en rapport avec les besoins du public et ses exigences légitimes. La dernière loi actuellement en vigueur, et qui ne date que du 1^{er} décembre 1904, augmente sensiblement les charges de l'Etat, mais constitue pour le développement du réseau des routes, un réel et réjouissant progrès.

Au nombre de classes fixé à 6 par la loi de 1835 et à 4 par celle de 1851 celle-ci substitue 3 catégories de routes:

Les routes cantonales	100 %
Les routes communales de 1 ^{re} classe	50 %
Les routes communales de 2 ^{me} classe	33 %
et les chemins vicinaux	0 %

Cette désignation simple et rationnelle présente le grand avantage de comprendre le réseau complet des routes du canton. Une modification totale fut apportée dans le classement des voies publiques. Toutes les routes réellement importantes ont été rangées dans la 1^{re} catégorie sous la dénomination de cantonale. Tous les travaux, de construction comme d'entretien, sont entièrement à la charge de l'Etat. Quand aux autres routes dites communales le canton contribue aux frais dans des proportions déterminées selon la catégorie à laquelle elles appartiennent.

Ainsi sont abrogés toutes les lois et arrêtés existants à l'exception de ceux touchant la circulation des automobiles et des cycles qui sont soumis aux dispositions de la convention passée entre les cantons concordataires en vue d'une réglementation uniforme sur la matière.

Ce concordat fut ratifié par le Conseil fédéral le 13 juin 1904.

Les conséquences de l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi sur les routes, pourtant si récente, se sont déjà manifestées dans une meilleure application des ressources disponibles et dans l'amélioration de nos

chaussées par de bonnes méthodes d'entretien. La viabilité étant sensiblement améliorée, elle réalise les désirs exprimés, soit par l'administration postale, soit par les rouliers, vélocipédistes, automobilistes et le public en général.

Au bénéfice de cette loi nouvelle vont être incessamment construites les routes du val de Nendaz, d'Ayent, de Nax et St-Martin, de Verbier, des Mayens de Sion, tout autant d'œuvres dont la création s'impose à tout prix. L'épanouissement de ces belles et riches contrées ne se fera que par les voies de communication grâce auxquelles les richesses qu'elles détiennent sauront être mises en valeur. L'écoulement des produits sera grandement facilité et l'activité agricole prendra un nouvel et grandissant essor. Qu'il soit permis d'espérer que tous les citoyens qui sincèrement aiment le Valais sauront user de leur bonne influence pour activer la réalisation de ces œuvres aussi nécessaires à l'éclosion des contrées qu'elles sont appelées à desservir qu'au développement du bien-être et de l'aisance générale, ces sources et garanties de la force de tous, de la grandeur et de la prospérité de la nation.

Tableau comparatif des principales routes du canton du Valais.

Nom	Date de construction	Classification	Longueur km.	Déclivité maxima %	Coût total Fr.	Coût kilom. Fr.
Routes cantonales.						
Simplon {	R. St-Gingolph-Brigue	Route cantonale	135.50	7	7,000,000	39,000
	R. Simplon		42	9		
	R. St-Bernard	id.	41	12	1,100,000	25,000
	R. Sembrancher-Châbles	id.	5	7	70,000	14,000
	R. Gemmi	id.	15.15	12	227,250	15,000
	R. Troistorrents-Champéry	id.	8.30	8	123,000	15,000
	R. Furka	id.	59.45	11	1,070,100	18,000
	R. Morgins	id.	20	10	120,000	6,000
	R. Sion-Vex	id.	9.60	10	153,600	16,000
	R. Martigny-Trient	id.	18	12	235,600	13,000
	R. Vernayaz-Salvan	id.	6	13	83,200	14,000
	R. Grimsel	id.	12	8.6	263,279	21,900
Routes communales.						
	R. Sierre-Vissoie	Route comm. 1 ^{re} classe	13.20	10	184,800	14,000
	R. Salvan-Châtelard	id.	10	14	90,000	9,000
	R. Sierre-Rawyl	id.	11.7	12	130,000	11,100
	R. Granges-Lens	id.	9	12	120,000	13,500
	R. de Conthey	id.	7	9.5	90,000	13,000
	R. Sion-Savièse	id.	5	9	100,000	20,000

Tableau des dépenses faites par l'Etat du Valais pour la construction et l'entretien des routes.
(De 1896 à 1906.)

Année	Classification	Longueur	Dépenses	Dépense	Coût	Longueur	Dépense
		par classe	par classe	totale	des routes classées	du réseau	moyenne par kilom.
		m.	Fr.	Fr.	Fr.	m.	Fr.
1896	Routes I ^{re} classe	242	88,100	} 156,100	} 154,100	} 684	} 227
	" II ^e "	78	9,000				
	" III ^e "	206	35,000				
	" IV ^e "	158	22,000				
	" non classées	—	2,000				
1897	" I ^{re} classe	242	92,600	} 171,000	} 169,500	} 684	} 248
	" II ^e "	78	15,000				
	" III ^e "	206	41,300				
	" IV ^e "	158	20,600				
	" non classées	—	1,500				
1898	" I ^{re} classe	242	96,200	} 170,000	} 169,200	} 684	} 247
	" II ^e "	78	17,300				
	" III ^e "	206	40,100				
	" IV ^e "	158	15,600				
	" non classées	—	1,700				
1899	" I ^{re} classe	242	99,800	} 186,100	} 183,300	} 684	} 268
	" II ^e "	78	21,200				
	" III ^e "	206	46,100				
	" IV ^e "	158	16,200				
	" non classées	—	2,800				
1900	" I ^{re} classe	283	113,200	} 188,200	} 185,300	} 684	} 270
	" II ^e "	37	14,800				
	" III ^e "	206	41,900				
	" IV ^e "	158	15,900				
	" non classées	—	2,900				
1901	" I ^{re} classe	283	120,100	} 187,100	} 185,500	} 684	} 270
	" II ^e "	37	9,800				
	" III ^e "	220	39,300				
	" IV ^e "	142	16,300				
	" non classées	—	1,600				
1902	" I ^{re} classe	283	127,300	} 190,000	} 189,000	} 684	} 276
	" II ^e "	37	6,100				
	" III ^e "	220	35,700				
	" IV ^e "	142	19,900				
	" non classées	—	1,000				
1903	" I ^{re} classe	283	135,200	} 197,700	} 195,900	} 684	} 286
	" II ^e "	37	4,900				
	" III ^e "	220	29,700				
	" IV ^e "	142	26,100				
	" non classées	—	1,800				
1904	" I ^{re} classe	283	136,800	} 201,300	} 199,400	} 684	} 291
	" II ^e "	37	5,100				
	" III ^e "	220	27,900				
	" IV ^e "	142	29,600				
	" non classées	—	1,900				
1905	" I ^{re} classe	283	139,900	} 206,300	} 204,500	} 684	} 298
	" II ^e "	37	6,800				
	" III ^e "	220	28,100				
	" IV ^e "	142	29,700				
	" non classées	—	1,800				
1906	" cantonales	367	189,100	} 271,400	} 270,900	} 794	} 341
	" communales I ^{re} classe	258	74,800				
	" " II ^e "	169	7,000				
	" non classées	—	500				