

Postes et cochers à Martigny vers la fin du XIX^e siècle

Les petits conflits qui jaillirent chez nous vers la fin du XIX^e siècle, sont assurément de peu d'importance en face des guerres et des révolutions du XX^e. Pourtant, ils ont marqué leur trace dans notre paisible histoire et ils ont passionné la génération de nos grands-pères ou arrière-grands-pères !

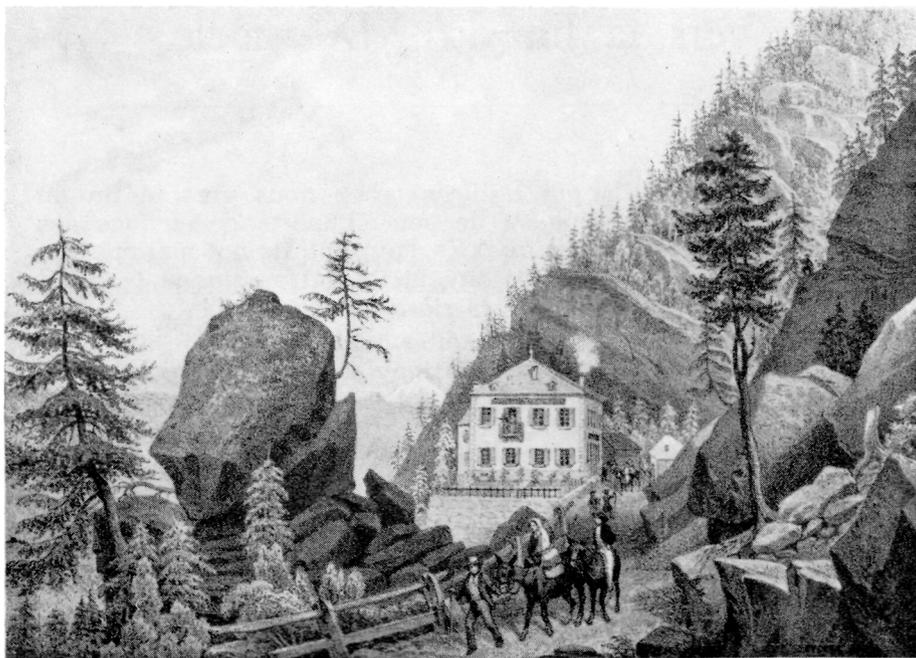
Evoquer ces conflits, c'est ajouter, nous semble-t-il, une page intéressante aux annales de Martigny qu'écrivit naguère avec tant de bonheur Philippe Farquet. Ce sera aussi une manière de saluer l'ouverture de la nouvelle route de la Forclaz, officiellement inaugurée le 3 septembre 1957.

Essor du tourisme

La route du Grand-Saint-Bernard a de tous temps été très fréquentée par les voyageurs, mais surtout depuis 1859, lorsque eut été achevé le tronçon Bouveret-Martigny de la voie ferrée de la Compagnie de la Ligne d'Italie. Martigny était dès lors relié par le Chablais avec Genève, Lyon et Paris, et les vallées d'Entre-mont furent visitées par une quantité de promeneurs, des précurseurs de l'alpinisme, comme aussi des admirateurs de l'Hospice, ou de simples visiteurs, avides de la beauté de nos sites.

La construction de la route de la Forclaz, elle, commencée en 1827, ne fut achevée qu'en 1885 par l'érection du pont de la frontière. Raccordée en 1887 à Chamonix par l'achèvement du tronçon du col des Montets, cette artère rélia dès lors le Valais à la Haute-Savoie. Elle avait coûté la somme de 70 000 fr. environ.

Du coup, les relations nouvelles qui se créaient d'un pays à l'autre allaient donner un élan particulier à cette industrie du siècle : le tourisme. Plus que tout autre, Martigny devait en profiter. Son industrie hôtelière, déjà florissante, allait connaître un essor réjouissant¹. Du même coup, comme le besoin crée et développe l'organe, le service des transports commença de prendre une ampleur quasi fiévreuse. Nos bons « bourgeois » qui, aux siècles passés, s'étaient fait un monopole du transport des marchandises par le chemin royal, surent profiter des circonstances pour donner à leur « vocation » de voituriers une direction nouvelle. Aux touristes qui affluent, il faut procurer des moyens de transport. Nos « bourgeois » s'en chargeront. Ils vont se faire



Tête-Noire

Gravure de Loppé, lithographie de F. Sorrieu

¹ Luc Genoud : *La nouvelle route de la Forclaz*, 1957. Cf. Philippe Farquet : *Martigny, chroniques, sites et histoire*, Martigny, 1953, notamment pp. 217-219.

cochers et voituriers, et bientôt la saison d'été les verra gravir la rude côte de la Forclaz pour faire échange de « clients » à Tête-Noire avec leurs collègues de Chamonix et d'Argentières.

Au retour, leurs courses faites, nos maîtres-cochers n'avaient aucune hâte de rentrer chez eux. Cela, nos gamins le savaient bien. Aussi, une fois les voyageurs descendus, nos apprentis-cochers guettaient le voiturier qui leur ferait signe du doigt d'approcher. Il leur donnait d'ordinaire 20 centimes en leur enjoignant de conduire l'attelage à l'étable, en allant bien doucement et tout droit, les montures étant fatiguées de la course. Ce que nos garnements promettaient solennellement. Mais, une fois hors de ville et le patron au café, hardi le fouet ! Et c'est ventre à terre que les pauvres bêtes devaient payer un dernier tour d'honneur à travers la campagne ! La joie de conduire était bien autre chose que les 20 centimes, et leur ligne droite n'était pas précisément le plus court chemin d'un point à un autre...

Mais le nombre des voituriers se multipliant avec le nombre des touristes, il ne pouvait manquer que se produisissent des conflits, effet de la concurrence entre les voituriers d'abord, avec les services officiels ensuite.

Un cortège révolutionnaire

Il est tout naturel que la gent cochère d'alors, composée d'éléments venus spontanément de la paysannerie locale, ait eu de trop bonnes occasions de fréquenter les auberges durant les longues attentes. Descendants des Véragres ou issus de sang savoisien, nos voituriers avaient la tête près du bonnet, ainsi que nous allons le voir, et l'Arvine capiteuse des coteaux octoduriens ne joua jamais un rôle modérateur.

Les premiers frottements se produisirent en 1880, entre les cochers du Bourg et les hôteliers de la Ville.

D'abord, les cochers agissaient chacun à sa guise, se disputant souvent pour le recrutement des voyageurs ; puis, comprenant qu'il valait mieux s'entraider que se nuire, ils se groupèrent en sociétés. Il advint ensuite que des hôteliers de la Ville — notamment l'hôtelier Clerc² — tentèrent d'empêcher des voituriers du

² Henri Clerc, tenancier de l'hôtel de son nom à la rue des Hôtels, à proximité du pont de la Bâtiâz. Farquet (o. c., p. 219) rapporte que cet hôtel « vint, vers 1850-1860, aligner sa façade régulière sur la route cantonale » et ajoute qu'il « fut bientôt le rendez-vous le plus sélect de Marfigny. C'est là que s'arrêtaient les grands personnages ; en juillet 1888, il eut l'honneur d'héberger la reine Marguerite d'Italie. De leur côté, alpinistes et naturalistes affectionnaient l'hôtel et le patron. Combien de fois la salle à manger retentit-elle des rires joyeux de Jean Muret, de Ch. Fauconnet et de Louis Favrat ? On en trouve des échos dans leurs récits d'excursions ».

Bourg, qui ne leur plaisaient qu'à demi, d'entrer dans la société des cochers de la Ville, et ils essayèrent même d'en exclure quelques-uns. Bien plus, un hôtel ne respectait pas très bien la convention passée avec la société des cochers et confiait volontiers, en cachette, des voyageurs à des voituriers non syndiqués. Cela amena fatalement du mécontentement parmi les lésés, et, un beau matin, l'orage éclata.

Un groupe imposant de cochers « bordillons » descendit en Ville en chars à bancs attelés de trois chevaux, parcourant les rues avec un drapeau rouge en chantant la *Marseillaise*. Prolongeant leur manifestation, ils allèrent jusqu'à Vernayaz ; au retour, leur cortège était grossi d'un quatrième char arborant un drapeau blanc. Chantant toujours, ils rentrèrent enfin à Martigny-Bourg.

Un *drapeau rouge* ! La *Marseillaise* ! Ces faits provoquèrent un vif émoi dans la capitale. Le Département de Justice et Police ordonna une enquête par le préfet et le Conseil communal fut invité à s'expliquer. Le Conseil répondit vertement que jusqu'ici il avait toujours su maintenir l'ordre et la tranquillité dans sa Commune avec sa seule police locale ; que les dissentiments entre cochers et hôteliers au sujet de leurs conventions étaient affaires privées dans lesquelles l'autorité municipale n'avait pas à s'immiscer ; que dans la manifestation qui s'était déroulée il n'y avait eu ni sang répandu, ni insultes adressées, ni menaces faites, ni horions échangés, et qu'enfin, il est bien permis à chacun de se promener en chantant !

Le préfet Piota³, qui avait vu le cortège, se rangea entièrement à la réponse du Conseil et informa le Département qu'il ne voyait rien de séditionnel là-dedans.

Or, quelques jours plus tard, l'hôtelier Clerc recevait une lettre de menaces anonyme, qu'il s'empressait de transmettre à la gendarmerie.

Le Département de Justice et Police ne l'entendait pas ainsi. Sans doute alarmé par les hôteliers qui craignaient le pire, il envoyait à Martigny un peloton de sept gendarmes, sous les ordres du brigadier Tamarcaz, pour renforcer le poste local. Ordre formel leur avait été donné de surveiller les abords de l'Hôtel Clerc dès la tombée de la nuit. Le brigadier Tamarcaz devait malheureusement décéder quatre jours après, et ses obsèques solennelles eurent lieu à Sion.

Un mois plus tard, une douzaine de jeunes arbres avaient été complètement écorcés et deux abattus dans les propriétés de l'Hôtel Clerc. Un pavé lancé contre l'hôtel avait brisé une vitre au second étage, où logeaient des voyageurs. Toutefois, il ne fut jamais établi que ces actes de vandalisme aient eu des cochers

³ Charles Piota (1818-1894), préfet du District de Martigny de 1870 à 1881.

pour auteurs. Une enquête judiciaire ordonnée immédiatement avait bien envoyé un jeune cocher en préventive, mais, faute de preuves, on avait dû le libérer et rendre un jugement de non-lieu. L'inculpé avait toujours protesté de son innocence.

Cet état de faits incita le Département à maintenir le peloton de renfort jusqu'en juin suivant, où, sur la demande du Conseil communal, il fut rappelé. Les frais d'occupation furent mis par l'Etat à la charge de la Municipalité. Celle-ci résolut de s'en prendre aux cochers perturbateurs, mais je n'ai pu savoir au juste qui a payé la casse... Il est piquant de constater que le Conseil, au moment de payer l'addition, s'en prenait à ceux-là mêmes que, dix mois auparavant, il avait si courageusement défendus !

Cochers d'hôtels et règlement de police

Le calme revenu, les affaires continuèrent, et l'affluence des voyageurs augmentait chaque année. Martigny et surtout ses environs commençaient à être connus à l'étranger. Les hôtels ne négligeaient pas leur réclame dans tous les pays. L'avenue de la gare, pourtant longue et spacieuse pour l'époque, suffisait tout juste avec la rue des Hôtels⁴ à parquer les attelages. On en comptait parfois jusqu'à 70 en bonne saison, et le spectacle de 140 chevaux piaffant d'impatience de s'en aller ou vers l'Entremont, ou vers les Gorges du Durnand, ou vers Chamonix, ne devait pas manquer d'être impressionnant et pittoresque. Si l'on ajoute à tout cela le bruyant défilé de gosses venant avec force compliments vendre leurs bouquets de pimpioletts⁵ bariolés aux visiteurs étonnés, on admettra que la vie locale d'alors était loin de sombrer dans la monotonie...

Mais les trop nombreuses voitures stationnant vers les abords de la gare à l'arrivée des trains provoquaient des embouteillages, et l'ardeur des cochers à s'arracher les voyageurs à peine descendus du train ne manquait pas de comique, ni de danger non plus. Aussi la Municipalité se vit bientôt obligée d'édicter des prescriptions d'ordre et de circulation, avant que de sérieux accrochages ne se produisissent. C'est pourquoi le Conseil municipal rédigea et afficha le règlement suivant :

⁴ Actuellement encore connue sous ce nom, la rue des Hôtels relie la Place centrale de Martigny-Ville au pont de bois de la Bâtiаз.

⁵ Pimpioletts : *Stipa pennata*, Stipe pennée, plumet. Genre de graminée. Farquet a consacré aux pimpioletts une jolie page dans ses Chroniques (o. c., pp. 359-360).

RÈGLEMENT DE POLICE

du 15 juin 1889,
au sujet des cochers de la gare.

Art. 1.

Il est défendu de stationner à l'arrivée des trains, dans l'avenue de sortie des voyageurs, ainsi que dans tout le trajet limité d'un côté par l'emplacement réservé aux omnibus des hôtels et aux voitures postales, et de l'autre par le bâtiment et le parterre de la gare.

Art. 2.

Les voitures stationnant à l'arrivée des trains devront se placer comme suit :

- a) Les omnibus, au couchant de l'avenue de sortie sur l'emplacement piqué à cet effet à six mètres du parterre.
- b) Les voitures postales, au levant de l'avenue de sortie à trois mètres cinquante du bâtiment de la gare.
- c) Les autres voitures destinées aux voyageurs, sur l'avenue de la gare, le long des trottoirs, à partir du second cerisier du côté de l'Hôtel du Grand-Saint-Bernard et à partir du premier cerisier du côté opposé.
- d) Les autres voitures des particuliers au couchant des omnibus.

Les prescriptions renfermées dans cet article ne sont obligatoires que dix minutes avant l'arrivée des trains et dix minutes après.

Art. 3.

Pendant tout le temps de la sortie des voyageurs, les portiers des hôtels se tiendront à la portière de leur omnibus, et les cochers sur le siège ou sur l'impériale. Il leur est défendu, ainsi qu'à toute autre personne, d'appeler les voyageurs, soit par le nom de leur hôtel, soit pour une course quelconque.

Art. 4.

Il est interdit à quiconque d'accoster les voyageurs, avant qu'ils soient complètement hors de la place de la gare. Cette place comprend l'espace limité d'un côté par le parterre et le bâtiment de la gare, et de l'autre par le commencement des trottoirs de l'avenue.

Art. 5.

Les agents de police veilleront d'une manière spéciale à ce que les voyageurs ne soient pas obsédés par les offres des portiers, cochers ou autres personnes, sur la place de la gare, ni dans l'intérieur du bâtiment, ni au bureau des bagages, ni sur le quai, ni sur l'avenue.

Art. 6.

Les contraventions au présent Règlement seront punies d'une amende de 5 à 15 fr.

Martigny-Ville, le 15 juin 1889.

Au nom du Conseil :

Le président : Alphonse Orsat ⁶.

Le secrétaire : P. Gillioz ⁷.

⁶ Alphonse Orsat (1836-1902), tour à tour conseiller municipal de Martigny-Ville de 1877 à 1884, vice-président de 1885 à 1886, enfin président de la Municipalité de 1886 à 1898. Il fut le fondateur de la Maison A. Orsat, commerce de vins. Cf. Farquet, o. c., pp. 385-387 et 391 ; *Armorial valaisan*, p. 188.

⁷ Pierre Gillioz (1852-1924), d'Isérables, fut secrétaire municipal de Martigny-Ville de 1885 à 1892, vice-juge de 1897 à sa mort en 1924, préposé à l'Office des poursuites de 1903 à 1924. Cf. Farquet, o. c., pp. 386-388.

Le Conseil d'Etat du Valais, en séance du 2 juillet 1889, accorde l'homologation au règlement de police de la gare de Martigny du 15 juin.

Sion, le 2 juillet 1889.

Le président du Conseil d'Etat : Walter⁸.

Le secrétaire d'Etat : R. d'Allèves⁹.

Autonomie postale

Pour l'année 1889, tout alla bien ; mais, l'année suivante déjà, les choses se gâtèrent.

Le règlement de police du 15 juin 1889, pourtant logique et nécessaire, n'eut pas l'heur de plaire au buraliste postal Arlettaz¹⁰, vexé et froissé dans son amour-propre de voir ses postillons mis sur le même pied que les cochers privés et son service quelque peu dirigé par un règlement municipal. Arlettaz demande d'abord des explications au Conseil, alléguant que les services postaux ne sauraient être mis sur le même pied que les voitures privées. Le Conseil refusa une autorisation générale pour les postillons, mais, par esprit de conciliation, autorisa le conducteur de la voiture de Martigny-Bourg à se rendre sur le quai lorsque le facteur seul ne suffirait pas à sa tâche. De plus, comme ce postillon, nommé Antoine Rouiller, était aussi cocher privé et même membre de la Société des cochers, il ne devait pas stationner autrement sur le quai, ni adresser la parole aux voyageurs. Il devait se soumettre au règlement de police.

Le conflit commençait.

Le buraliste transmit la réponse à la Direction des Postes à Lausanne, mais n'en attendit pas les décisions pour agir à sa guise. Un matin, se rendant à la gare avec ses trois postillons au moment de l'arrivée des trains, il leur enjoignit de faire le contraire de ce que prescrivait le règlement de police. « Vous êtes des employés fédéraux ; ni le Canton, ni la Commune n'ont à vous commander. » Telle était sa théorie.

Rouiller avait si bien été encouragé, voire excité par son

⁸ Alphonse Walther (1836-1898), de Selkingen (District de Conches), avocat, député, puis conseiller d'Etat de 1873 à 1893, enfin archiviste d'Etat. Il présida quatre fois le Conseil d'Etat (1874-75, 1879-80, 1884-85, 1889-90). Cf. *Armorial valaisan*, p. 290 ; *Annales valaisannes*, 1950, p. 210 ; *Dictionnaire historique et géographique de la Suisse* (DHBS), t. VII, p. 216.

⁹ Raphaël d'Allèves (1829-1895), de Sion, d'abord officier au service du Royaume de Naples de 1852 à 1859, puis vice-président du Tribunal de Sion de 1875 à 1880, député au Grand-Conseil de 1880 à 1888, enfin chancelier de l'Etat du Valais de 1888 à sa mort. Cf. *Armorial valaisan*, p. 73 ; *DHBS*, t. II, p. 630.

¹⁰ Alfred Arlettaz (1853-1916), de Liddes, buraliste postal à Martigny dès 1885, puis administrateur postal de 1896 à 1909.

supérieur, qu'il avait pris goût à braver la gendarmerie : à tout instant il abandonnait chevaux et voiture pour se promener sur le quai à la barbe des gendarmes consternés de ne pouvoir se faire obéir. Un beau jour d'août 1890, en veine de taquiner les gendarmes et d'amuser le public, toujours assez nombreux à l'arrivée des trains, le cocher de l'omnibus de l'Hôtel Clerc, du haut de son siège, cria à Rouiller : « Eh ! toi qui *peux* aller sur le quai, vas-y donc ! » Rouiller ne se le fit pas dire deux fois. Plantant là voiture et chevaux, il accourt sur le quai soi-disant pour prêter main-forte au facteur et lui pousser sa petite charrette quasi vide. Le facteur surpris, reprit sa charrette en chairs, lui signifiant qu'il pouvait très bien faire son travail tout seul. Mais Rouiller entendait rester sur le quai et s'y promener, se moquant ouvertement du gendarme Claivaz qui devait enrager de n'oser l'expulser « *manu militari* » devant des étrangers.

A chaque infraction au règlement de police, les gendarmes dressaient procès-verbal. Car ils constataient bien que les facteurs suffisaient amplement au travail sur le quai. Peine perdue ! les postillons n'en tenaient aucun compte. Le 11 août, 20 procès-verbaux avaient déjà été dressés et envoyés à Sion, sans que la situation ne changeât. Nos braves représentants de la force publique avaient visiblement pâti de cette attitude et beaucoup perdu de leur prestige. Aussi le brigadier Dayer écrivit-il au Commandant de la Gendarmerie à Sion :

Mon Commandant,

... Nous avons prévenu tous les trois cochers des voitures postales de se conformer au règlement, mais depuis le 31 juillet, pas un n'a voulu se soumettre de monter sur le siège de la voiture. Il faut qu'ils aient reçu des ordres supérieurs pour oser se révolter et braver, ainsi la police...

et le lendemain :

Vous devez comprendre les difficultés du service, quand on s'oppose formellement à nos ordres et qu'on voit les employés de poste fédéraux nous narguer publiquement...

et plus tard encore :

J'ai l'honneur de vous informer que les employés de poste continuent dans leur opposition à se soumettre au règlement. Mr Rouiller va sur le quai quand cela lui plaît et les deux autres ne montent pas sur le siège de leur voiture. Nous les avons prévenus au commencement que chaque fois qu'ils ne monteraient pas, nous leur dresserions procès-verbal. Nous ne les prévenons plus, afin d'éviter les grossièretés de leur part et la risée du public. Les gendarmes ont dressé tous les procès-verbaux jusqu'au 6 courant ; depuis lors, ils ont continué comme avant à ne pas observer le règlement. J'ai été aujourd'hui chez le receveur ; il m'a dit qu'il n'avait reçu que 4 procès-verbaux pour Rouiller, sur 20 qu'on lui a dressés ; ceux à partir du 15 juillet, il ne les a pas reçus... Il paraît que ces procès-verbaux restent au Département des Finances. Je crois que c'est inutile d'en dresser avant qu'on ait donné suite à ceux dressés. Veuillez me dire comment nous devons agir.

Lausanne contre Sion

Donc, le Département lui aussi fléchissait.

C'est que la Direction des Postes, à Lausanne, lui avait demandé l'annulation de ces amendes. Elle prenait la défense de ses agents, prétextant :

que c'était non seulement le droit, mais le devoir pour Rouiller d'accéder au quai pour y porter et recevoir ses dépêches, dont il était responsable. Que Rouiller devait nécessairement quitter son siège pour aider aux voyageurs à monter en voiture et à en descendre. Que les dispositions de ce règlement de police n'étaient pas applicables au personnel postal, et que ce n'était qu'à Martigny que le service postal était entravé de la sorte ; que partout ailleurs les autorités municipales et cantonales comprenaient que leur devoir était de protéger et de faciliter un service public aussi important que celui de la poste, etc.

L'affaire du postillon Rouiller dégénérait donc en un conflit de compétences entre le Canton et la Confédération.

Dans un vif échange de notes entre la Direction des Postes et le Département de Justice et Police, celui-ci insistait toujours, avec preuves et témoins à l'appui, sur l'inutilité de la présence des cochers sur le quai, puisqu'il y avait un facteur à tous les trains, et sur la façon grossière avec laquelle ces postillons narguaient la police cantonale. Une de ces notes disait entre autres :

Dans une gare comme celle de Martigny, où pendant la bonne saison, à l'arrivée des trains, le nombre des voitures est considérable, le règlement de la gare a dû prévoir d'une manière formelle que chaque cocher doit rester sur le siège de sa voiture. Vous comprendrez facilement le but de cette mesure commandée par la prudence afin d'éviter le désordre et surtout les accidents qui arriveraient infailliblement si tous ces chevaux étaient abandonnés à eux-mêmes. On ne tient pas la main stricte à cette mesure de police dans les stations où il n'y a que une ou deux voitures à la gare, à Sion par exemple¹¹. Mais elle devient nécessaire dans les stations où il y a au contraire affluence de véhicules ; à ce point de vue, nous ne saurions admettre que le cocher de la voiture postale ne soit pas soumis au règlement commun.

La Direction des Postes, par contre, entendait que son service ne soit pas entravé par une mesure de police locale quelconque, et assurait que si un postillon se livrait à un acte d'embauchage de voyageurs, elle le punirait de façon exemplaire.

Chacun restait donc sur ses positions.

Durant ce temps, les gendarmes ne savaient plus comment agir. Il leur fallait faire respecter le règlement aux nombreux

¹¹ Cette remarque constatant la supériorité touristique de Martigny sur la capitale valaisanne ne manque pas de piquant, venant du Département cantonal de Justice et Police dans une lettre au Directeur des Postes Delessert, en date du 24 juillet 1890.

cochers, qui protestaient vivement contre la façon d'agir de Rouiller; ils devaient sans arrêt dresser procès-verbaux aux délinquants, en supporter les affronts, et tâcher de garder la face malgré tout, surtout devant l'affluence des badauds à qui la comédie procurait bien une pinte de bon sang!

Le préfet vint aussi ajouter sa note au concert.

En transmettant au Département cantonal de Police trois pièces à charge contre Rouiller et consorts, pour faire écarter le recours que ces postillons avaient adressé au Département fédéral des Postes contre les nombreuses amendes prononcées contre eux, le préfet écrit :

Vous voudrez bien transmettre ma lettre à M^r le Commandant de la Gendarmerie et lui dire que Rouiller continue à la simple déclaration de M^r Delessert¹², Directeur des Postes, de violer ouvertement le règlement de police de la gare et à vouloir se mettre ainsi au-dessus de toutes les autorités cantonales. S'il devait obtenir gain de cause auprès des Autorités fédérales, ce serait un vrai amoindrissement des droits de la police cantonale et communale.

Le Département de Justice et Police avait passé à l'action. Rouiller n'ayant encore payé aucune amende, saisie fut ordonnée contre lui pour le 27 août. Mais celle-ci n'eut pas lieu, le receveur ayant reçu du juge un exploit d'opposition, vu qu'il y avait recours à l'autorité fédérale. Le lendemain 28 août, le brigadier avisait son commandant qu'il avait encore trois procès-verbaux par jour à dresser à partir du 6 août, ce qui offrait un total impressionnant de contraventions, mais qu'il attendait le résultat de la saisie pour les dresser. Sinon, à quoi bon ?...

Enfin, on en arriva là par où il aurait fallu commencer.

D'un conflit local à une affaire fédérale !

Le 11 septembre la Direction générale des Postes télégraphiait au Conseil d'Etat, lui demandant de renoncer à des mesures de police ultérieures contre les postillons. Elle enverrait le lendemain un délégué sur place pour faire enquête et discuter le cas.

L'inspecteur Roos vint en effet de Berne le 12 à 16 h. 30. Les délégués des cochers se réjouissaient de pouvoir lui énoncer leurs griefs et expliquer leur point de vue. Vainement ! Roos fut totalement accaparé et tenu au secret par MM. Giroud frères à l'Hôtel du Mont-Blanc, puis chez lui par le buraliste Arlettaz

¹² Camille Delessert (1835-1919), de Peyres-Possens (District de Moudon), fut directeur de l'Arrondissement postal de Lausanne de 1877 à 1918, député au Grand-Conseil vaudois, fondateur et président d'œuvres philanthropiques Cf. *DHBS*, t. II, p. 651.

qui avait aussi cave bien garnie. Ce ne fut qu'après 21 h. 30 que les autorités et les cochers purent l'approcher. Vainement encore, car il était visible que l'inspecteur avait été si bien circonvenu par les précédents compères qu'il était malaisé de lui faire entendre un autre son de cloche. Pourtant, lorsque le brigadier lui eut suffisamment raconté tout ce que ses agents avaient dû supporter en affronts, moqueries, bravades, Roos finit par admettre qu'avant d'avoir reçu une solution à l'affaire, les employés postaux auraient dû se soumettre à la police.

Enquête terminée, le Département des Postes approuvait pleinement la manière de voir de la Direction des Postes de Lausanne sur les obligations des postillons, et insistait énergiquement sur le droit, constitutionnel et légal, de la Poste de fixer ses obligations de service telles qu'elle les juge utiles et équitables, et qu'aucun règlement de police local ne pourrait léser ce droit. Il exprimait sa pleine conviction que s'il avait eu *auparavant* l'occasion de démontrer que les postillons ne peuvent pas être assimilés à de simples cochers particuliers, l'article 3 prescrivant aux cochers de ne pas quitter le siège de leur voiture n'aurait pas été sanctionné par l'Etat du Valais.

La Direction des Postes prendra désormais les mesures utiles pour que les postillons restent près de leur voiture pour autant que le service postal n'exige pas leur présence ailleurs. Elle prescrira que les postillons portent l'uniforme réglementaire, qu'ils ne se livrent à aucun acte d'embauchage quelconque. Elle examinera s'il convient de réduire le nombre de cas où le postillon du service de Martigny-Bourg à la Gare doit se rendre sur le quai, et prendra en un mot toutes mesures nécessaires pour éviter les conflits. Mais elle entendra rester seule juge de ses actes, et que le comportement futur des postillons ne pourra plus jamais faire l'objet d'une plainte de police, car l'accès des gares est partout ouvert au personnel postal par les lois qui découlent de la Constitution fédérale, etc., etc.

Le ton était sec et net.

Au surplus, une enquête avait été faite par l'inspecteur pour savoir qui avait prononcé les paroles inconvenantes mentionnées dans les rapports de police. Personne ne voulait en être les auteurs. Tout le monde était resté poli...

Par contre, le Département des Postes n'approuvait pas l'attitude provocante du ruraliste Arlettaz ni l'appui trop vif qu'il avait donné aux postillons, au lieu de se rendre compte que la police ne pouvait que suivre les ordres qu'elle avait reçus. Des observations très sérieuses lui furent adressées en ce sens. (Les lettres des procès-verbaux que l'Etat avait envoyées aux postillons n'avaient pas même été ouvertes par les délinquants. Quelques-unes portaient la mention : *Refusé, Rouiller postillon fédéral.*

D'autres étaient sans mention ; mais toutes étaient restées dans les mains du buraliste.)

Ce conflit n'était pas encore réglé, qu'un autre s'amorçait, plus grave encore, avivé par des intérêts importants de part et d'autre, et surtout provoqué par des malentendus et un manque d'informations exactes.



Un « break » de l'Entreprise Giroud

Concurrence officielle

En décembre 1889, l'Administration des Postes avait conclu avec les frères Giroud une nouvelle convention¹³ pour le transport des voyageurs, des dépêches et des colis de Martigny à Tête-Noire. Cette dernière convention mentionnait au chiffre 4 :

Il est loisible aux entrepreneurs de transporter des voyageurs, mais ce transport a lieu à leurs risques et périls : le produit des places des voyageurs leur est acquis.

Et au chiffre 5 :

L'Administration des Postes accorde à MM. Giroud frères la faculté de pouvoir transporter simultanément avec la course postale et suivant un arran-

¹³ De précédentes conventions avaient déjà été conclues entre les Postes et les Giroud dès 1871.

gement à faire entre eux et la Société anonyme de la Correspondance des Chemins de fer PLM et JS¹⁴ à Genève, tous les voyageurs qui se présentent pour le voyage de Martigny à Chamonix avec des billets *émis par la Compagnie du P.L.M.*

Voilà ce qu'ignoraient autorités et cochers de Martigny, et qui fut tenu secret par le buraliste et les entrepreneurs !

Les cochers privés, devenant d'année en année plus nombreux, s'étaient groupés d'abord en plusieurs syndicats, suivant leurs affinités ou leur sympathie. Ces groupes se faisaient une guerre de tarifs très poussée, et la lutte pour l'embauchage des voyageurs aurait pris des proportions alarmantes sans la sage intervention du Conseil municipal qui établit le règlement mentionné plus haut. Ces divers groupements eurent pourtant la sagesse de se réunir en une *Société générale des Guides et Cochers de Martigny*, sous la ferme impulsion de Claudius Bompard, et mirent par là fin à toutes leurs mesquines chicanes.

Or, les cochers s'étaient aperçus que s'ils avaient, eux, grand peine à trouver leur clientèle, les entrepreneurs postaux transportaient des voyageurs de plus en plus nombreux, ajoutant 2, 3 ou 4 suppléments à leur voiture principale. Leurs postillons, au mépris du règlement de police de la gare et malgré les amendes infligées, se rendaient sur les quais et y recrutaient des voyageurs. De plus, une enquête menée par les gendarmes du poste de Tête-Noire avait établi que des voyageurs avaient des billets directs pour Chamonix, établis par le bureau de Martigny, à un tarif inférieur à celui des cochers. Il n'en fallait pas plus pour déclencher un tollé général dans la localité. Quelques années plus tôt, cela eût déchaîné bagarre ouverte. Cette fois, la Société Générale usa de diplomatie. Pour avoir, le cas échéant, l'appui de la force publique, elle s'adressa à l'Etat, par l'entremise du préfet. Le 1^{er} août 1890, elle rédigeait la pétition suivante, signée de 40 cochers :

A Monsieur le préfet du district de Martigny¹⁵.

Monsieur le Préfet,

Les soussignés ont l'honneur de porter à votre connaissance les faits suivants et prennent la liberté de venir solliciter par votre haute et bienveillante entremise l'appui des autorités cantonales pour qu'il soit enfin mis

¹⁴ Compagnie française du *Paris-Lyon-Marseille* et Compagnie suisse du *Jura-Simplon*. Cette dernière fut formée en 1889 par la fusion de la Compagnie bernoise du *Jura-Berne-Lucerne* et de la Compagnie intercantonale romande de la *Suisse-Occidentale et Simplon* ; la nouvelle Compagnie du *Jura-Simplon* entra en activité à partir du 1^{er} janvier 1890. Cf. *DHBS*, t. II, p. 496, et t. IV, p. 304.

¹⁵ Il s'agit d'Emile Gross (1838-1909), avocat, qui fut préfet du District de Martigny de 1881 à 1897, président du Tribunal, professeur à l'Ecole cantonale de Droit à Sion, et qui publia diverses études juridiques. Cf. Farquet, *o. c.*, p. 368 ; *Armorial valaisan*, p. 118 ; *DHBS*, t. III, p. 643.

un terme à la concurrence que leur fait (certainement à son insu) la Direction des Postes en transportant les voyageurs de Martigny à Tête-Noire et à Chamonix.

Vous n'ignorez point, Monsieur le Préfet, qu'une grande partie de la population de Martigny-Ville et de Martigny-Bourg vit du transport des étrangers et que dans le but de mettre fin aux rivalités des années précédentes, tous les groupes de cochers se sont réunis en une société générale unique par acte du 14 avril 1889.

Les bienfaits de cette entente générale commençaient à peine à se faire sentir que surgit tout à coup une nouvelle concurrence, mais celle-là plus fâcheuse que les précédentes puisqu'elle se présentait audacieusement sous le manteau de la Direction des Postes. En effet, dès le 15 juin 1888 un service postal fonctionnait entre Martigny et Tête-Noire sous l'entreprise de MM. Giroud frères de Martigny.

Il ne fallut pas longtemps à ces derniers pour deviner quels immenses avantages ils pouvaient retirer clandestinement de leur entreprise. Aussi les voit-on à l'œuvre dès l'automne 1888, soit après six mois d'expérience.

Ils sont d'abord les premiers à proposer la suppression de la concurrence et à travailler à la formation de la Société générale dont ils signent les statuts. Puis dès le début de la saison 1889, alors que chaque membre de la Société s'imaginait bénévolement n'avoir plus à redouter de quelques-uns de leurs membres une action contraire aux intérêts généraux, on voit chaque matin MM. Giroud frères partir de la poste avec plusieurs voitures supplémentaires.

Cet accaparement, Monsieur le Préfet, se poursuit cette année d'une façon encore plus excessive, aussi les soussignés ne peuvent-ils admettre plus longtemps que deux individus détournent pour leur profit particulier — et en alléguant des droits qu'ils tiendraient de la Confédération — le gain auquel chaque soussigné a droit.

La route de Martigny à Tête-Noire est entretenue par les subsides du Canton et des Communes, ainsi que par les deniers des cochers. La Confédération qui n'y participe pas, n'a jamais pu avoir en vue de favoriser MM. Giroud frères au détriment des autres cochers, d'autant moins qu'elle n'en retire aucun profit et que, de plus, elle n'en a pas le droit.

L'embauchage des voyageurs par la poste, soit par les dits Giroud ne se fait pas seulement pour Tête-Noire mais bien pour jusqu'à Chamonix au besoin, et l'on a eu soin de s'assurer au moyen de gratifications le concours des employés d'hôtels de Martigny et environs. Le prix de chaque place est bien de 6 fr. jusqu'à Tête-Noire, mais on s'est si bien arrangé que l'on retire pour les diriger à Chamonix un prix équivalent ou presque à celui du tarif de la Société.

Les agissements que chaque jour les soussignés ont sous les yeux ne leur laissent aucun doute sur la connivence et la participation du buraliste dans ce trafic éhonté. Ils prennent donc la liberté de vous adresser la présente supplique vous priant, M^r le Préfet, de bien vouloir vous y intéresser avec les autorités du Canton, concluant à ce que toute voiture *supplémentaire* postale soit interdite sur la route Martigny—Tête-Noire.

Et pour le cas où les frères Giroud viendraient à renoncer de ce fait aux services postaux, la Société générale des cochers se ferait fort d'assurer les dits services avec toutes garanties.

Dans l'espoir que leur requête sera favorablement accueillie, les soussignés présentent à titre de référence la Municipalité de Martigny, et vous prient d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de leur haute considération.

Le préfet appuya fermement cette requête, demandant même au Département cantonal de Justice et Police de la transmettre au

Vous priant, Monsieur le Préfet, de bien vouloir vous y intéresser avec les autorités du canton, concluant à ce que toute voiture supplémentaire postale soit absolument interdite sur la route Martigny-Céto-voix.

Et pour le cas où les frères Giroud renonceraient à renoncer de ce fait aux services postaux, la St^e générale des cochers se ferait forte d'assurer les dits services avec toutes garanties.

Dans l'espoir que leur requête sera favorablement accueillie, les soussignés présentent à titre de référence la municipalité de Martigny, et vous prient d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de leur haute

considération

Michard Gabriel	^{Chiffre} Chuchoud Bernard
Rouiller Louis Magnin	Arthon Alexis
Farquet Henri	Bomperd
Girard Pierre	Farquet Eug. H. Pellet
Girard Jules	Noblet Valentin Bonard Rouiller
Guez Alexandre	Louis Rossard Farquet Acquette
Rouiller Maurice	Enjal Guetz Carroz Jules
Farquet Jean	Pierroz M ^e Pellet Bernard
L. G. H. S. C.	Gorta Frédéric H. S. C.
Sartillay Louis	Girard Eugène Fournier Joseph
Jacquet, Pierroz	Girard Joseph
M ^e D'Arny veuve	Guy Eugène
Luy Armand	Guy & Sarrasin
Sandard Maxime	Jacques Jérome veuve
	W. H. H. H. H.

Conseil fédéral. Le dit Département demanda à Berne une enquête minutieuse et immédiate, la saison étant déjà fort avancée.

L'inspecteur Roos, de la Direction générale des Postes, examinera donc ce cas à Martigny, le 12 septembre 1890, conjointement avec l'affaire du règlement de police de la gare. Mais il dut



Alexis Giroud
sur un de ses « suppléments »

constater que cochers et autorités étaient unanimes à demander la suppression immédiate des suppléments et des billets directs pour Chamonix. Il ne pouvait faire plus que transmettre ces revendications à ses supérieurs.

Conciliation

Le Département fédéral des Postes expliqua alors clairement le cas au Conseil d'Etat. Mentionnant les clauses de la convention passée avec les entrepreneurs, il trouvait tout naturel que les voyageurs engagés par les PLM et JS à Genève, arrivant à Martigny avec ces billets, soient transportés sans restriction, au moyen des suppléments nécessaires. De plus, l'Administration des Postes, en assurant ainsi non seulement le transport des envois de et pour les localités de la route, mais en créant en même temps l'occasion d'un transport régulier et à prix modique pour les voyageurs, a cru bien faire, non pour son intérêt qui n'est nullement en jeu, mais pour celui de la contrée en cause et des touristes qui n'aiment pas être à la merci d'un cocher particulier. Comme cette organisation répond à l'intérêt général,

elle devrait être maintenue tant que les entrepreneurs rempliraient les obligations qui leur sont imposées par la convention. Cependant, il admettait que l'inscription des voyageurs directs pour Chamonix et la fourniture de ces suppléments, au lieu d'être appréciées par les autorités et la population, étaient mal vues ; et qu'en présence de tant de divergences d'intérêts, il examinerait pour l'année suivante, le retour à la pratique antérieure, soit un service à 4 places seulement, et jusqu'à Tête-Noire.

C'était ce que nos gens attendaient, et qui fut réalisé.

Restait la solution de l'application du règlement de police de la gare, et des amendes. Devant les arguments péremptoires du chef du Département des Postes, le Conseiller fédéral Welti¹⁶, Conseil d'Etat et Municipalité, malgré leur appréhension quant à l'abandon des chevaux, durent se soumettre. Un nouveau règlement de police stipula donc que les postillons des voitures fédérales qui seront en tenue auront accès sur le quai pour les besoins du service postal, mais il leur est défendu d'y pratiquer l'embauchage des voyageurs.

Une semaine plus tard, la Direction des Postes à Lausanne revenait à charge pour l'annulation des amendes (dépassant la cinquantaine) infligées aux postillons. Celles-ci avaient toujours été maintenues, et saisie avait été ordonnée contre les délinquants pour le 27 septembre. La Direction générale des Postes, alertée, demandait télégraphiquement le 26 l'annulation des amendes et de la saisie. Par conciliation, mais voulant tout de même garder en partie son prestige, le Département cantonal de Justice maintint les premières amendes infligées aux postillons pour leur désobéissance et leur résistance à la force publique, et leur fit grâce des amendes suivantes. La Direction des Postes céda sur ce point et engagea ses employés à payer les amendes maintenues. Ce n'est que sur le coup d'une nouvelle saisie que les postillons les payèrent, quatre mois plus tard.

Pour sauver la face, le Conseil municipal se devait de donner une satisfaction aux cochers privés. Il le fit en adoucissant en leur faveur le fameux article 3 du règlement : désormais, les cochers *pourront* se tenir ou sur le siège ou à côté de leur voiture !

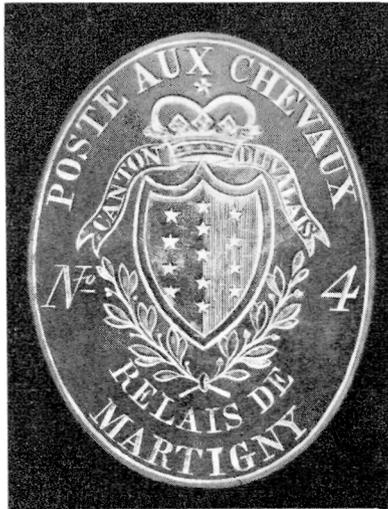
Vieux temps, vieilles choses ! Treize lustres seulement se sont écoulés que déjà, peu ou prou vous êtes oubliés. Avec vous, c'est un aspect du vieux Martigny qui a disparu. Finis, les secs claquements de fouets ! envolées, les symphonies des grelottières ! remisés, les soyeux et chatoyants bouquets de pimpiolettes, joie

¹⁶ Emile Welti (1825-1899), de Zurzach (Argovie), fut tour à tour avocat, président du tribunal de Zurzach, député au Grand-Conseil et membre du Conseil d'Etat d'Argovie, député au Conseil des Etats, enfin Conseiller fédéral de 1866 à 1891. *DHBS*, t. VII, p. 271, et t. II, p. 566.

et fortune des enfants d'alors ! Déprécié aussi le vieux chemin montant de la Forclaz, poussiéreux, tortueux à souhait... qualifié à son achèvement de belle route — presque un luxe —, et aujourd'hui taxé d'affreux casse-cou ! Une autre route, toute neuve, vient de s'ouvrir, transportant de somptueux autocars qui continueront à assurer les anciennes et cordiales relations entre Martigny et Chamonix, comme au temps des chevaux. *Tempora tantum mutantur !* Seuls les temps ont changé. Le trafic hôtelier, lui, s'il connut quelque fléchissement, a retrouvé toute sa vitalité d'antan. En 1956, nos hôtels modernes ont enregistré environ 40 000 nuitées et ce chiffre n'est pas près de diminuer.

Martigny peut encore — qui sait ? — connaître quelques émotions, différentes, bien sûr, de celles que je viens d'évoquer, et qui feront la joie d'un futur chroniqueur ¹⁷...

Jules DAMAY



Plaque des postillons

Relais de Martigny

XIX^e siècle

¹⁷ Cette étude a été présentée à l'assemblée de la SHVR du 26 mai 1957 à Martigny ; la revue des PTT en a publié un résumé dans son numéro d'octobre 1957. Nous devons à l'amabilité de la rédaction de cette revue les clichés 1, 2, 4 et 5 qui accompagnent la présente publication. — Nous avons tiré notre documentation des Archives cantonales à Sion, des Archives communales à Martigny-Ville, et des communications de la Direction des Postes à Lausanne.