

Les sociétés de guides de Martigny et d'Entremont au XIX^e siècle

p a r
E n r i c a
Z a n i e r
D é t i e n n e

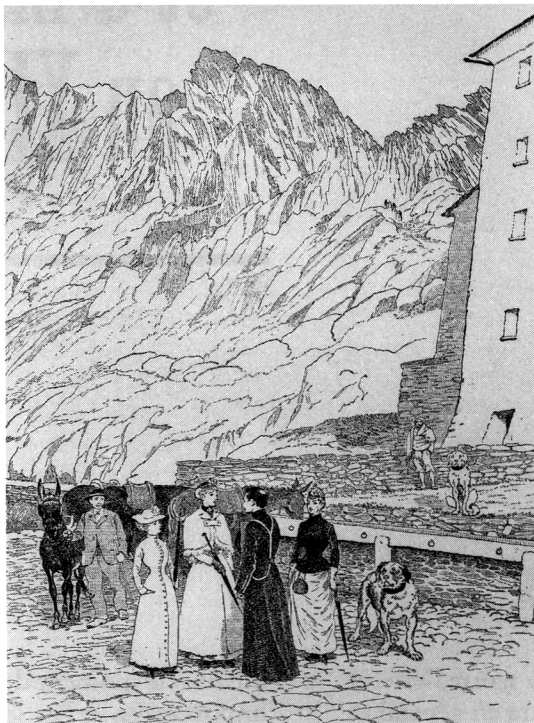
Le XVIII^e siècle a vu naître l'intérêt des romantiques pour la nature en général et pour les Alpes en particulier. Ecrivains et peintres nous en ont laissé de riches témoignages, tous se sont appliqués à faire l'éloge de la majesté des Alpes. Celles-ci ont intéressé aussi les savants naturalistes de l'époque, botanistes et minéralogistes qui entreprenaient le voyage avec enthousiasme pour explorer de nouveaux champs d'étude. Le XVIII^e siècle

fut aussi le moment des premières ascensions importantes, telles le Titlis en 1744 ou la Haute-Cime des Dents-du-Midi en 1784. Horace Bénédicte de Saussure séjourna à Chamonix en 1760 et réussit sa première ascension du Mont-Blanc en 1786. Les guides de cette époque connaissaient bien la montagne, ils étaient bergers, chasseurs, cristalliers ou contrebandiers.

Au XIX^e siècle, le Valais n'a pas échappé aux effets plus ou moins directs de la vague des révolutions qui ont favorisé la transformation économique, sociale et politique de l'Europe. L'évolution générale s'est répercutée dans les modes de vie, et les centres d'intérêt se sont diversifiés. Ainsi, par exemple, les séjours dans les Alpes sont devenus une mode pour une classe bourgeoise de plus en plus importante.

L'afflux des voyageurs a nécessité alors l'organisation des régions alpestres; les sociétés de guides du Valais en sont un exemple. Des sociétés du même genre existaient dans l'Oberland bernois, dans le canton d'Uri, en France et dans le Royaume de Piémont-Sardaigne. De même, on voit la création de sentiers et de routes, l'ouverture du Simplon et du Mont-Cenis au grand trafic. Des auberges de type familial et des hôtels de moyenne et première catégorie sont mis en exploitation dans les villes de la plaine et dans plusieurs vallées latérales du canton. Les clubs alpins, regroupant les guides-ascensionnistes, datent eux aussi de cette période puisqu'ils ont été créés pour la plupart au milieu du XIX^e siècle: le premier fut fondé en Angleterre en 1857, l'Autriche créa le sien en 1862, le Club alpin suisse fut inauguré en 1863, et en 1867 fut établie la section valaisanne «Monte Rosa». C'est donc dans ce contexte particulièrement dynamique que les sociétés de guides se sont développées et ont contribué à l'essor du tourisme en Valais. Il s'agit plus précisément des guides-muletiers qui accompagnaient à titre particulier les voyageurs dans leur déplacement, avant que les services de diligence ne se généralisent sur les routes latérales du canton. Cette activité saisonnière offrait aux guides, paysans pour la plupart, un gain supplémentaire fort appréciable dans un contexte économique encore ancestral. Ces sociétés, implantées sur presque

tout le territoire valaisan, ont été soumises à une réglementation cantonale de plus en plus élaborée. La Société des guides de Martigny a été principalement retenue pour cette étude en raison de son importance géographique et chronologique; en effet, elle servit les voyageurs dans des vallées conduisant vers des centres de premier intérêt: celle d'Entremont pour le Grand-Saint-Bernard et celle du Trient pour Chamonix, de 1807 à 1874, soit durant toute la période où l'Etat a exercé son contrôle sur cette activité.



Guides et voyageurs à l'Hospice du Grand-Saint-Bernard
(GATTLEN II, 1985, reproduction J.-M. Biner)



L'organisation des sociétés de guides

L'analyse de la législation en vigueur de 1807 à 1874 permet de connaître l'organisation des sociétés de guides. Elle révèle les nécessaires adaptations à des pratiques non prévues par l'autorité et la volonté permanente de celle-ci de maintenir son contrôle sur cette activité.

Avant d'exposer la réglementation appliquée au XIX^e siècle, il est intéressant de relever que certains principes de fonctionnement semblent avoir été hérités d'un passé plus lointain. Ainsi au Moyen Age par exemple, seules les personnes ayant «une résidence continue au Bourg, le nécessaire pour le voiturage et qui contribuent aux corvées de la communauté ont droit au tour pour la conduite des voyageurs, les autres non»¹. En 1784, quarante-cinq chefs de famille de la même localité ont décidé de maintenir la coutume des tours de rôle sous peine d'amende, ainsi que la consignation des courses au mandier, c'est-à-dire au chef du bureau des guides. Le prix des voyages était aussi fixé par un tarif commun. Enfin, comme ce sera le cas au XIX^e siècle, référence était faite au devoir d'entretien de la route pour régler les problèmes de concurrence entre les conducteurs de communes voisines. En voici un exemple concernant les guides de Liddes qui, en 1793, tentaient parfois de conduire les voyageurs sur les terres de la commune de Bourg-Saint-Pierre ainsi qu'en témoigne un mandat du gouverneur Joseph Alexis de Chastonay:

Malgré la solennité de cet acte ratifié par vous le 17 juin 1773, vous vous enhardissez d'enlever la plus grande partie de ces voitures au grand détriment des bourgeois de cette communauté [de Bourg-Saint-Pierre] qui à grands

*risque et péril sont tenus au maintien et ouverture des chemins de la montagne dans les temps très dangereux*².

LES LOIS ET ARRÊTÉS DU XIX^e SIÈCLE

Une première loi cantonale a été établie en 1807, suivie de nombreux arrêtés et règlements promulgués par le Conseil d'Etat ou les autorités communales. En 1857, une nouvelle loi fut élaborée, regroupant les divers textes édictés jusqu'alors et les complétant de nouvelles dispositions qui devaient permettre à l'Etat d'exercer un contrôle plus précis sur les activités des sociétés de guides.

La loi du 4 décembre 1807

Ce texte répond à la nécessité de formuler une législation plus adéquate que celle des divers règlements communaux hérités de l'Ancien Régime, cela dans un moment où le trafic commençait à montrer des signes de développement et dans une période d'ouverture vers l'étranger, en particulier la France napoléonienne avec laquelle le Valais entretenait des relations étroites:

*Considérant qu'il est de l'intérêt permanent des habitants du pays et dans les égards dus aux relations politiques et commerciales de la République d'assurer aux voyageurs qui fréquentent les routes du Valais des moyens de transport sûrs, réguliers et à un prix modéré [...]*³.

La loi elle-même mentionne l'existence de trois sociétés, celles de Martigny, de Loèche et

¹ Archives communales de Bourg-Saint-Pierre, Pg 30.
² *Idem*, P 174.
³ *Recueil des lois*, 1807, p. 126.

du Simplon; elle est formulée en douze articles portant sur la forme de recrutement des guides et les sanctions en cas d'indiscipline; elle définit aussi les droits des voyageurs ainsi que les instances compétentes en cas de plainte.

L'article premier prévoit «qu'il sera établi dans les principaux lieux sur les routes de la République, un commissaire nommé par le Conseil d'Etat...»⁴. L'inscription des guides se fera de la façon suivante:

*Ce commissaire appellera auprès de lui tous les propriétaires de chevaux et mulets demeurant dans les communes voisines et invitera à se faire inscrire ceux qui voudront se soumettre à voiturier les voyageurs à tour entre eux et au prix du tarif, qui sera fixé par le Conseil d'Etat*⁵.

[...] *Il ne doit admettre que des voituriers sûrs et des chevaux et mulets qui n'aient aucun vice qui puisse compromettre la sûreté des voyageurs*⁶.

Il est intéressant de souligner que dans un premier temps le droit d'inscription à une société de guides n'était pas réservé aux habitants d'une seule commune. Mais dans la pratique, des problèmes de concurrence amèneront à restreindre ce droit aux seuls domiciliés. Un autre point à relever est celui relatif à la sécurité des transports. Il s'agit là d'un premier avantage offert par le contrôle de l'autorité. Les articles 4 et 6 prévoient les sanctions en cas d'indiscipline. Les soumissionnaires ne pouvaient marcher que sur l'ordre du commissaire, faute de quoi ils perdaient leur tour et devaient payer une amende dont la moitié était versée au profit des guides lésés. On s'est donc inquiété très tôt d'assurer la répartition la plus équitable possible des intérêts provenant du passage des voyageurs. Un autre avantage du contrôle exercé par l'Etat concerne la protection des guides qui pouvaient refuser de faire une course journalière dépassant vingt-quatre kilomètres, ce qui était considérable au vu des conditions de voyage de l'époque:

*Les voyageurs auront la faculté de relayer à chaque station ou de continuer leur route avec les chevaux d'une station quelconque, pourvu que ce soit des chevaux des soumissionnaires, mais ils ne pourront pas forcer le voiturier à faire plus de 6 lieues*⁷.

Arrêtés et règlements pris en application de la loi de 1807

Différents arrêtés et règlements ont été promulgués par le Conseil d'Etat pour préciser et compléter la première loi cantonale et pour mieux cerner certains problèmes locaux. A son tour le Conseil municipal de Martigny a édicté deux règlements qui nous laissent entrevoir les problèmes pratiques que le Conseil d'Etat n'avait pas envisagés.

Ainsi, l'article 8 de l'arrêté cantonal du 1^{er} juillet 1823 établit que

*chaque soumissionnaire sera porteur d'une feuille imprimée qu'il devra présenter au voyageur à son arrivée et sur laquelle celui-ci inscrira ou son consentement ou les plaintes qu'il aurait à faire*⁸.

Cette feuille ainsi visée devait être présentée au commissaire pour que le voiturier puisse à nouveau être appelé à son tour.

Sur la base de ce même arrêté cantonal, le Conseil communal de Martigny a élaboré deux règlements, le premier en 1828 et le second dix ans plus tard. Ces règlements locaux mettent en évidence certaines particularités du service des guides, telles quelques exigences en matière d'équipement. Mais le premier règlement révèle surtout un caractère assez restrictif, car l'un des considérants du texte et le premier article précisent que «les domiciliés seuls dans la Commune de Martigny peuvent être admis à faire ce service»⁹.

L'article 17 précise quant à lui que

*les tolérés et les étrangers ne pourront être guides de mulets à moins qu'ils ne soient en condition au moyen d'un salaire chez un bourgeois ou un habitant de la commune, pendant six mois de l'année, soit depuis le premier mai au premier novembre de chaque année*¹⁰.

⁴ *Idem*, p. 127, art. 1.

⁵ *Ibidem*, art. 2.

⁶ *Ibidem*, art. 3.

⁷ *Idem*, p. 128, art. 7.

⁸ *Idem*, 1823, p. 29, art. 8.

⁹ AEV, DJP, thèque 3, Règlement pour le service du transport des voyageurs sur la route de Martigny à Chamonix et au Saint-Bernard, 28 septembre 1828, p. 1.

¹⁰ *Idem*, p. 4.

Voyage dans les Alpes ,

entrepris

le 20 Juin 1826

~

pour les progrès des Beaux arts des Sciences et de l'Industrie



Voyageuse à mulet

(R. TOEPFFER, *Voyage dans les Alpes entrepris le 20 juin 1826*,
Slatkine, Genève, 1981)

L'autre limitation que les autorités de Martigny ont imposée à leurs guides est celle qui regarde le nombre de mulets que chaque particulier pouvait inscrire au tour de rôle. En effet, «aucun soumissionnaire ne pourra faire enrôler plus de deux mulets pour ce service, qu'il devra avoir hivernés»¹¹. Cette disposition, répétée à l'article 14 du même règlement, démontre la volonté d'empêcher la concentration des bénéficiaires de ce service dans les mains de quelques gros propriétaires.

Le règlement de 1838 reprend pour l'essentiel les mêmes dispositions; il nous indique en particulier qu'il pouvait arriver dans la pratique que des guides se fassent payer par plusieurs voyageurs simultanément:

*Les guides ni les mulets ne peuvent reprendre leur tour pendant qu'ils sont payés ou à la solde des voyageurs du tour précédent*¹².

Cette situation pouvait se vérifier lors des retours pour lesquels le voyageur devait payer le même montant que pour l'aller, qu'il revienne ou non sur ses pas. Le problème de la prise en retour a été particulièrement épineux et a caractérisé les relations de concurrence entre les guides de Martigny et ceux de Chamonix¹³.

La loi du 26 mai 1857

Le 26 mai 1857, «considérant que l'expérience a démontré la nécessité de réunir en une seule loi et de compléter les diverses dispositions législatives en vigueur sur la matière»¹⁴, le Grand Conseil édicta une loi reprenant et précisant les principes déjà établis. A la lecture du protocole de la séance du Grand Conseil du 8 novembre 1856, il apparaît que le Conseil fédéral, se référant à des réclamations de guides du canton, avait demandé la modification du premier projet de loi. En effet, ceux-ci demandaient l'application du principe de la liberté d'industrie institué dans certains cantons, ces derniers étant libres jusqu'en 1874 de légiférer ou non en la matière. Mais le Grand Conseil valaisan tint à affirmer son droit d'exercer la police sur le service des

guides à un moment où les cas d'indiscipline étaient en constante augmentation.

La loi et le règlement que le Conseil d'Etat a promulgué en exécution de celle-ci, le 30 mars 1858, marquent l'ouverture d'une nouvelle période dans le service des voyageurs sur les routes latérales. L'analyse de la problématique est plus complète; elle bénéficie d'une part des cinquante années de pratique qui la séparent de la première loi de 1807 et d'autre part de l'amélioration de la technique législative, la rédaction de la Constitution fédérale de 1848 ayant incontestablement marqué un progrès dans ce domaine.

L'organisation du service n'est pas modifiée, les vingt-quatre articles qui composent la nouvelle loi reprennent la base du texte de 1807. Les précisions apportées sont les suivantes:

art. 1 [...] Ce service commence et finit annuellement aux époques fixées par le Conseil d'Etat.

art. 2 Le Conseil d'Etat [...] nomme en outre les contrôleurs qu'il croit nécessaires.

art. 4 L'inscription chez le commissaire doit [...] se renouveler chaque année avant le 1^{er} avril, sous peine d'exclusion du service pendant l'année courante.

art. 6 Le commissaire n'admet comme guides que des personnes aptes au service et âgées de dix-huit ans révolus.

art. 15 Le cheval ou mulet de selle ne peut être chargé d'un porte-manteau ou d'une valise de plus de vingt-cinq livres. Celui de somme ne peut être chargé de plus de cent soixante-dix livres en deux pièces.

art. 17 Le nombre de porteurs est réglé comme suit:

a) pour un enfant de cinq ans et au-dessous, un seul porteur, mais il lui est payé un tiers en sus du tarif;

b) pour un enfant de cinq ans à dix ans, deux porteurs;

c) pour une personne au-dessus de dix ans, quatre porteurs;

*d) si elle est d'un poids au-dessus de l'ordinaire, six porteurs*¹⁵.

¹¹ *Idem*, p. 1.

¹² AEV, DJP, thèque 3, Règlement pour le service du transport des voyageurs sur les routes de Chamonix et du Grand-Saint-Bernard, 20 octobre 1838, p. 3.

¹³ Voir pp. 89 et ss.

¹⁴ Recueil des lois, 1857, p. 1.

¹⁵ *Idem*, p. 1 à 7.

Rien n'est donc laissé au hasard, et le commissaire a ainsi reçu des prescriptions strictes pour l'organisation du service. En outre, il «exerce une police spéciale sur toutes les parties du service»¹⁶. Les pouvoirs attribués au commissaire révèlent encore et toujours la volonté d'affirmer le contrôle de l'autorité publique, ceci par l'intermédiaire d'un fonctionnaire nommé par le Conseil d'Etat. Les autorités ont proclamé deux règlements d'application, l'un datant de 1858 et le second de 1870. Celui-ci présente notamment une nouveauté par le fait qu'il introduit une troisième catégorie de guides. En effet, à la suite de la création de la section valaisanne du Club alpin en 1867, on voit apparaître dans la législation «les guides pour les ascensions des cimes et des cols», aux côtés des guides-muletiers et des porteurs.

Lorsqu'en 1875 le principe de la libre concurrence fut appliqué à tout le service des guides, sur la base de la décision du Conseil fédéral relative à la liberté de commerce et d'industrie, le Conseil d'Etat valaisan dut se limiter à assurer la sécurité sur les routes. Ainsi, «considérant que, par sa nature et sa construction, la route de Martigny à Chamonix par La Forclaz exige une surveillance spéciale»¹⁷, l'Exécutif cantonal édicta un règlement de police le 30 juin 1875. La teneur de ce dernier concerne essentiellement des règles de circulation, telle que celle-ci:

*Il est défendu de trotter dans les contours dès La Forclaz à La Croix et sur tout le parcours dès La Forclaz à Argentières, sauf entre le village du Trient et Tête-Noire*¹⁸.

Le tour de rôle était donc supprimé, chacun était libre de prendre des voyageurs quand bon lui semblait, à la gare ou sur la route, seule restait appliquée la surveillance de l'Etat en matière de sécurité des touristes.

LES SOCIÉTÉS DE GUIDES DU VALAIS

La loi de 1857, qui prévoit que chaque Société doit rendre compte annuellement de ses activités au Conseil d'Etat ou à des commissaires délégués par l'autorité, permet de dresser précisément la carte des sociétés de guides du canton dès cette date. Dès lors également, le montant des retenues versées à l'Etat par chaque Société figure dans les rapports de gestion du Conseil d'Etat. Cela indique les fluctuations annuelles, voire géographiques de l'activité des différentes sociétés.

Avant 1857, des indications éparées permettent d'affirmer que les sociétés de Martigny, de Loèche et du Simplon existaient déjà en 1807, que celle de Liddes avait été organisée en 1834 et celle d'Orsières en 1853.

Pour la période 1857-1874, la carte ci-après montre la concentration des sociétés de guides dans le Bas-Valais; celles-ci sont plus clairsemées dans la partie alémanique du canton. En effet, on en compte neuf sur un tiers environ du territoire et sept sur les deux tiers restants. Entre Martigny et Sierre, aucune société ne semble avoir fonctionné pendant une année au minimum, du moins n'en trouve-t-on aucune trace dans les rapports de gestion, sauf dans celui de 1869 où il est fait mention de la Société d'Evolène dont le Conseil d'Etat attendait encore les comptes en mai 1870.

Par ailleurs, il ressort qu'une proposition avait été faite par le Département de l'intérieur pour établir une société à Sion. Le président de la municipalité de cette ville avait répondu en date du 16 juin 1860:

*Avant de pouvoir vous répondre définitivement, il nous reste à voir si nous trouvons une quantité suffisante de guides et de bêtes de somme*¹⁹.

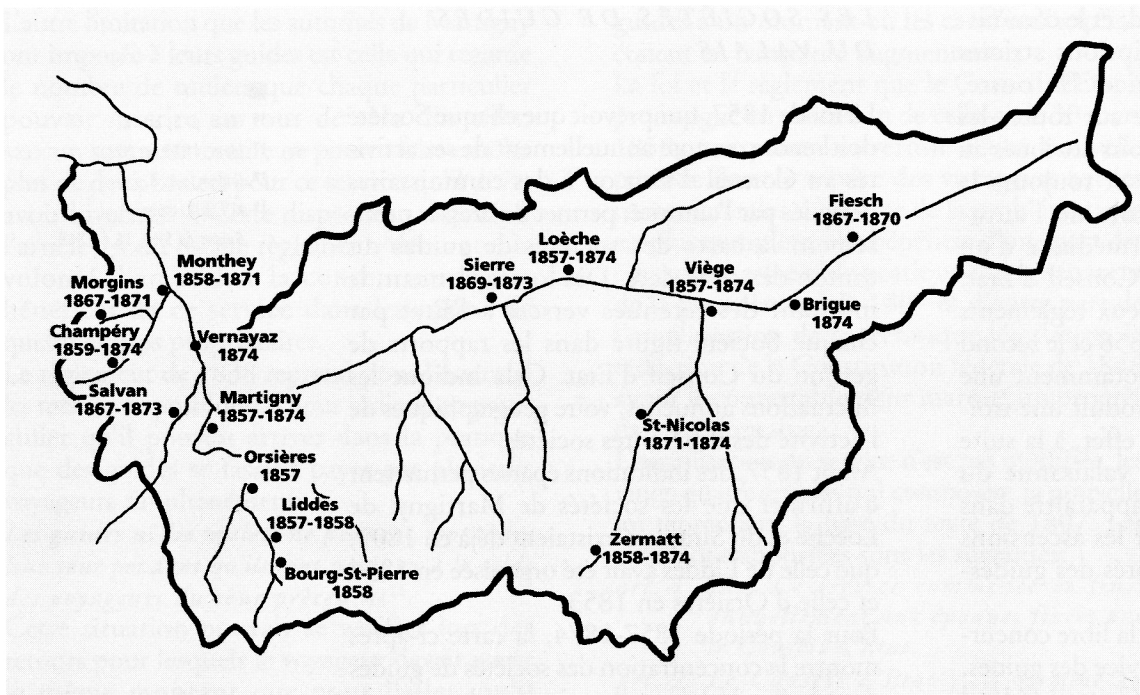
Aucune autre indication à ce sujet n'apparaît dans les documents consultés, il est probable que la Société de Sion n'ait jamais été fondée. Cette distribution géographique peut s'expliquer par divers arguments. En suivant la ligne

¹⁶ *Idem*, p. 3, art. 8.

¹⁷ *Idem*, 1875, p. 89.

¹⁸ *Ibidem*, art. 3.

¹⁹ AEV, DJP, thèque 1,
Guides de Sion, 16.6.1860.



Les sociétés de guides du Valais (1857-1874)

de chemin de fer, on s'aperçoit que ce nouveau moyen de transport a pu jouer un rôle dans le développement des sociétés de guides. Il n'en reste pas moins vrai que les localités bas-valaisannes furent favorisées par leur situation à l'entrée du canton et que de nombreux voyageurs choisirent sans doute d'y faire halte étant donné la réputation des axes de communication qui s'ouvraient dans cette région vers l'Italie d'une part et vers la France d'autre part. Les plus anciennes sociétés du Valais oriental correspondent aux localités qui étaient situées comme Martigny sur des axes commerciaux dont l'importance était antérieure au tourisme proprement dit. C'est le cas de Loèche, connue pour ses eaux thermales, et qui ouvrait la voie vers la Gemmi. Viège se trouvait elle aussi à l'entrée d'une vallée qui avait servi dès le

Moyen Age au transport des marchandises par les cols du Théodule et du Monte-Moro.

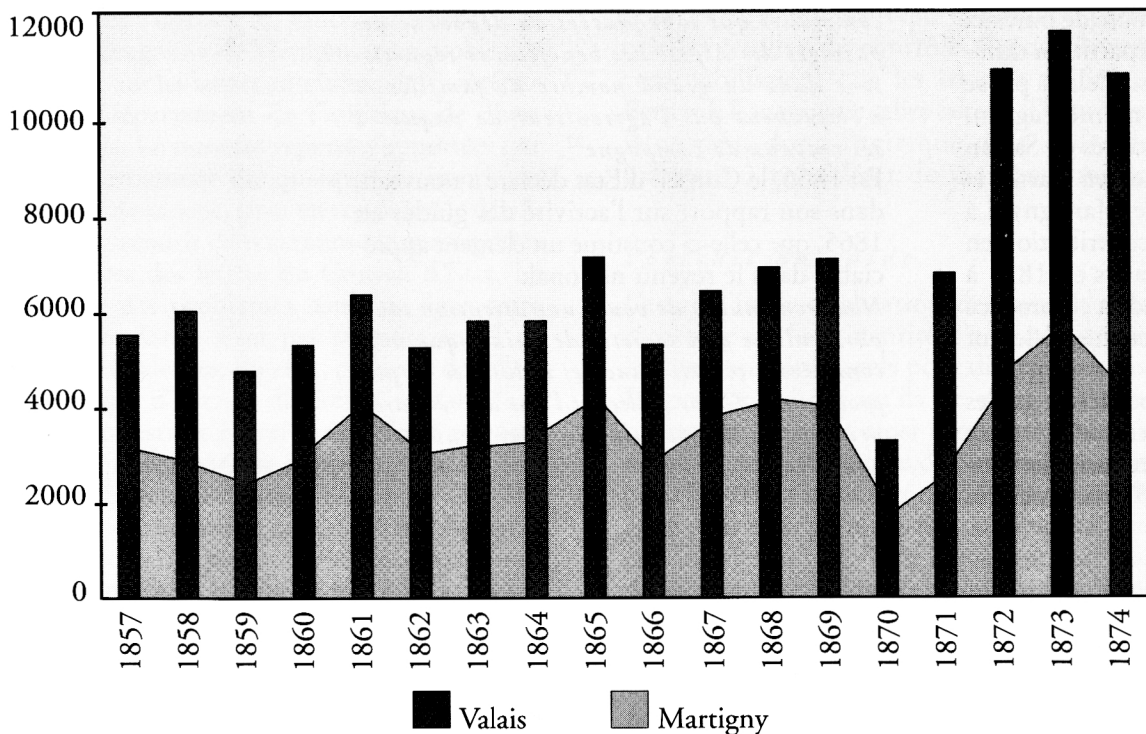
A propos de la localisation des sociétés de guides, il faut encore souligner le fait que si les sociétés formées dans certaines vallées ont eu une courte durée, comme ce fut le cas pour Zermatt, Orsières, Liddes et Bourg-Saint-Pierre, le service était assuré par les sociétés de plaine, en l'occurrence Viège et Martigny.

La statistique élaborée à partir des montants annuels des retenues versées à l'Etat dès 1857 permet de mesurer l'évolution des activités de chaque société jusqu'en 1874 et la part prépondérante de la Société de Martigny dans le produit de cette activité, du moins jusqu'en 1870.

	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
Martigny	3 148.-	2 920.-	2 522.50	3 039.75	4 048.-	3 133.50	3 207.50	3 390.-	4 181.-
Valais	5 508.50	5 970.50	4 736.40	5 266.75	6 304.50	5 234.50	5 772.55	5 765.-	7 058.90
%	57	49	53	58	64	60	56	59	59
Nombre de sociétés	4	7	6	5	5	5	5	5	5

	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
Martigny	2 821.-	3 796.50	4 123.-	4 020.-	1 814.-	2 595.35	4 670.50	5 649.50	4 356.60
Valais	5 285.-	6 357.25	6 787.75	6 972.80	3 281.-	6 696.50	10 797.10	11 577.50	10 677.10
%	53	60	61	58	55	39	43	49	41
Nombre de sociétés	5	8	7	9	9	8	7	7	7

Francs



Retenues, en francs, versées à l'Etat par la caisse de Martigny par rapport aux autres sociétés du canton (1857-1874)

D'une façon générale, la progression semble ralentie du fait que des fluctuations à la hausse ont été rapidement corrigées par une régression l'année suivante. C'est le cas pour 1861 et 1865. Aucun commentaire particulier susceptible d'expliquer cette évolution ne provient des rapports de gestion de l'Etat. La baisse importante de 1870 quant à elle s'explique sans doute par les événements de la guerre franco-allemande de la même année.

La reprise s'amorce dès 1871 et l'augmentation est rapide: le montant des retenues versées par l'ensemble des sociétés a presque doublé en 1873. Dans cette phase de développement, le rapport de la Société de Martigny est moins important qu'auparavant: il se situe au-dessous des cinquante pour cent du total des retenues. Deux facteurs peuvent expliquer cette nouvelle situation. La mise en service de la ligne de chemin de fer jusqu'à Sierre en 1868 a peut-être suscité un plus grand intérêt pour le Valais central. L'augmentation du nombre de bureaux de guides a permis aussi une répartition différente du trafic des voyageurs. Cela a pu se vérifier à l'intérieur d'une même région. Ainsi le bon démarrage des Sociétés de Salvan et de Vernayaz peut expliquer en partie la baisse des activités de celle de Martigny. La première a presque doublé sa contribution en une année, passant de 571 francs en 1871 à 996 francs en 1872²⁰. La seconde a commencé son activité en 1874 avec des retenues s'élevant à 706 francs²¹.

Telle est donc l'évolution des sociétés de guides valaisannes dans leur deuxième période d'existence. Il aurait été intéressant de connaître les chiffres antérieurs à 1857 pour mesurer

sur une plus longue durée l'influence qu'a eue l'arrivée de la ligne du chemin de fer en Valais en 1859-1860.

Pour compléter cette présentation générale, il est intéressant de relever quelques commentaires qui accompagnent les résultats publiés par le Conseil d'Etat. Ainsi nous apprenons que les recettes effectives des sociétés de guides du Valais étaient évaluées à 26 000 francs environ à raison de 5 francs pour une journée moyenne de guide en 1858. Trois ans plus tard, ce montant s'élevait à 65 000 francs. Cela permit au Conseil d'Etat d'affirmer:

Le service des guides et des transports sur les routes latérales du canton établi par la loi du 26 mai 1857 prend chaque année plus de développement. En même temps que cette institution assure aux voyageurs qui visitent nos vallées des moyens de transport réguliers à des prix modérés, elle tend à devenir de plus en plus une industrie nationale dans les communes qui sont placées au débouché des passages des Alpes. Les bénéfices se répartissent dans un grand nombre de familles et n'empêchent pas l'agriculteur de vaquer à ses travaux de campagne²².

En 1866, le Conseil d'Etat déclare à nouveau, dans son rapport sur l'activité des guides en 1865, que celle-ci constitue un élément appréciable dans le revenu national:

Nous continuons de vouer une attention toute particulière aux sociétés de guides que nous considérons comme l'une des industries les plus productives de nos vallées et l'une des ressources principales des populations qui peuvent s'y vouer²³.

■
²⁰ Rapport du Conseil d'Etat sur sa gestion, 1871, p. 42 et 1872, p. 29.

²¹ Idem, 1874, p. 18.

²² Idem, 1861, p. 28.

²³ Idem, 1865, p. 20.

La Société des guides de Martigny

■
 24 AEV, DJP, thèque 2,
 Correspondance générale,
 1845-1862, 17.9.1860.

L'importance de la Société des guides de Martigny est due essentiellement au fait qu'elle se trouvait au départ de deux routes internationales connues de longue date. L'ancienne Octodure était donc bien placée pour connaître un premier développement touristique avec la construction d'une dizaine d'hôtels qui assurèrent le gîte aux voyageurs pendant tout le XIX^e siècle. Les premières diligences arrivant soit par Bex, soit par Le Bouveret, s'y arrêtaient avant de poursuivre vers Sion et y déposaient les visiteurs des vallées voisines. Plus tard le train y fit une première étape-terminus en 1859. L'étude de l'histoire du fonctionnement de la Société des guides de Martigny et ses problèmes est basée sur les lettres adressées par les intéressés au Département de l'intérieur de l'Etat du Valais. Le sens des réponses apportées par le gouvernement est quelquefois inscrit au sommet de la page, pour en connaître le détail, il a fallu recourir dans certains cas aux registres des copies des lettres du Conseil d'Etat. Le nombre des problèmes soulevés dans cette correspondance n'est pas proportionnel au nombre des lettres. En effet, plusieurs de celles-ci, quoique d'auteurs différents, traitent de la même question et certaines n'ont apporté aucune information supplémentaire. Les premières lettres conservées datent de 1817 pour ce qui concerne la Société de Martigny. Les difficultés le plus souvent rencontrées sont celles concernant la prise en retour et la concurrence de Chamonix et d'Entremont, ainsi que les cas d'indiscipline. Le commissaire des guides et les autorités locales ont souvent demandé au Conseil d'Etat de prendre des mesures autoritaires à ce sujet; nous trouvons ici confirmation du fait que la pratique a provoqué des adaptations dans la législation.

LES GUIDES ET LEURS ACTIVITÉS

Avant d'analyser cet aspect des sociétés de guides, une présentation générale du guide et de son activité s'impose, même s'il n'a pas été possible d'individualiser le portrait pour des raisons liées à des difficultés d'exploitation de certaines sources telles que les recensements. Par ailleurs, grâce au contrôle des courses de Martigny pour l'année 1857, une tentative de calcul du revenu saisonnier par guide a été faite, mais cela est resté imprécis pour les mêmes raisons que ci-dessus et parce que les feuilles de contrôle disponibles ne comptabilisaient que les courses au Saint-Bernard; il manquait celles faites à Chamonix. Il ne peut donc s'agir que d'un ordre de grandeur à considérer de manière limitée.

Portrait du guide

L'essai d'individualisation des guides et la recherche de leur identité n'a donné aucun résultat satisfaisant, cela pour diverses raisons. La première étant qu'ils ne nous ont eux-mêmes laissé pour ainsi dire aucun témoignage, si ce n'est quelques demandes de secours pour la perte d'un mulet ou des demandes de grâce pour avoir porté des sacs de voyageurs sans être inscrits au rôle. Tous invoquent leur état de pauvreté. Ainsi, Joseph Dondaine Gay, dans une lettre du 17 septembre 1860 au Département des finances, écrit:

*Cette perte [d'un mulet] je la ressentirai longtemps, parce que je vis du travail de mes mains n'ayant rien reçu de mes parents qui ont une nombreuse famille et peu de fortune*²⁴.

Six guides de Martigny ont adressé une demande de grâce commune en date du 24 février 1862; ils se déclarent comme «[...] étant tous des personnes sans industrie et sans aucune fortune et [avec] charge de famille [...]»²⁵.

Par ailleurs, aucun livret personnel de guide n'a pu être retrouvé. Seuls quelques feuillets des registres des tours de rôle ont été conservés. Mais ils se sont révélés d'une exploitation difficile, car les inscriptions journalières qui y sont faites par le commissaire ou le contrôleur ne permettent pas de reconnaître de manière certaine les guides. En effet, seuls leur nom et les lieux de destination des courses étaient inscrits. Les homonymes n'étaient pas rares.

Ce problème s'est posé à plusieurs reprises, et il faut se contenter de quelques remarques générales pour esquisser le portrait du guide. D'abord, ce métier n'est jamais mentionné dans les recensements de 1850. Seul un habitant de Martigny-Bourg, qui ne figure pas sur les listes de guides, est déclaré voiturier. Les individus retrouvés étaient tous bourgeois et agriculteurs ou laboureurs, sauf Maurice Gaillard, notaire à Orsières, Pierre-François Darbellay, meunier à Liddes, Auguste Cropt, fabricant de chandelles à Martigny-Ville, Joseph Gay, cordonnier à Martigny-Combe. Mais dans bien des cas encore, on rencontre des homonymes avec des professions différentes.

Les habitants simples n'étaient pas admis au rôle, bien qu'ils aient pu s'inscrire au moment de l'organisation du service en 1807. Le président de la bourgeoisie de Martigny donne les raisons d'une telle exclusion dans une lettre du 28 juin 1829 adressée au Grand Bailli de la République et Canton du Valais:

*Le système communal étant généralement exclusif dans le pays et renvoyant chacun à jouir des avantages dans le lieu où il est originaire, avait fait naître dès le principe des réclamations contre toute admission d'habitants dans le rôle*²⁶.

Il invoque également la réciprocité mettant en évidence le fait que les ressortissants de Martigny étaient sujets aux mêmes restrictions dans les autres communes. L'opinion de la population était partagée à ce sujet, car si la citation ci-dessus parle de réclamations contre l'admission des habitants, certains particuliers ne voulaient pas se soumettre à l'article 17 du règlement communal de 1828 statuant à ce sujet. Ils préféraient embaucher un domestique, le plus souvent un étranger engagé temporairement, à qui ils payaient un salaire fixe alors qu'ils auraient dû verser la rétribution entière à un guide de l'endroit, c'est-à-dire

²⁵ *Idem*, Comptes 1846-1864, 24.2.1862.

²⁶ AEV, DJP, thèque 3, Martigny 1808-1836, 28.6.1829.

SOCIÉTÉ DES GUIDES	
DE	
—••••—	
Livret de	
SIGNALEMENT :	
Né le	à
Taille de <i>pieds</i>	<i>pouces</i>
Cheveux	Sourcils
Front	Yeux
Nez	Bouche
Menton	Visage
Teint	
Marques particulières	
Entré au service comme guide le	
Certifié par le Commissaire,	

Première page d'un livret de guide
(AEV, DJP 5090-4, n° 3)

le prix total des courses pour un guide, ce qui aurait réduit la marge de revenu au prix imposé pour les mulets. Quoi qu'il en soit, les guides étaient bien pour la majorité des paysans ou des gens de condition modeste, conduisant seuls leurs mulets pour le transport des voyageurs. L'image du cultivateur quittant son champ pour aller conduire des étrangers dans la montagne est donc à retenir. Cela d'autant plus que le système d'exploitation familiale permettait l'absence d'un des membres pendant quelques journées au cours de la saison.

Il aurait été intéressant de compléter cette présentation du guide-muletier par des informations tirées des récits de voyageurs. Mais ceux-ci se plaisent plus à rapporter les sentiments suscités par la beauté des paysages. Ils décrivent également le mode de vie des montagnards, en transformant des bribes de réalité en anecdotes qui amuseront les lecteurs citadins. Parfois, il s'agit seulement de raconter les aventures survenues à leur groupe au cours du voyage. Ainsi, les renseignements concernant les guides d'Entremont et de Martigny sont rares. Le seul portrait en tant que tel d'un guide est celui d'un Savoyard:

*Avit, c'était son nom, beau gars savoyard, bien taillé, quoique petit, avait une figure d'une douceur évangélique [sic]. Ce n'est pas rare de rencontrer, sous le hâle des montagnes, des figures pour ainsi dire marquées du sceau de Dieu. Il avait à peu près l'air de ces bons gros chiens de Terre-Neuve, si débonnaires, si conscients de leur force, qu'ils regardent dédaigneusement l'homme qui les agace ou l'animal qui les attaque. Aussi sain de cœur que sensé d'esprit, il s'exprimait avec une netteté, une justesse d'expression à faire honte à un puriste. Un vieil adage dit que tous les paysans ont du style. Comme on l'a vu, comme on le verra encore, celui-là avait une façon de parler qui charmait, et il avait puisé dans le grand livre de la nature une solide connaissance des choses que l'homme doit connaître sans les étudier et étudie trop souvent sans les connaître*²⁷.

Comme le texte le dit, il s'agit d'un paysan de montagne, doté d'une bonne connaissance de la nature qui l'environne. La description pourrait être appliquée aux guides valaisans, tout en tenant compte du fait qu'aucun portrait-type ne peut jamais être tout à fait satisfaisant. A l'intérieur d'un même groupe d'hommes existaient des traits de caractère qu'il serait faux d'attribuer à l'ensemble, comme par exemple le cas du guide d'Alexandre Dumas, protagoniste de cette scène de 1832:

*Il fouetta son cheval à lui enlever la peau, et nous répondit par sa locution favorite: – A pas peur, notre maître. Seulement il ajouta par forme d'encouragement, sans doute: – Napoléon a passé par ici. – C'est une vérité historique que je n'ai pas l'intention de vous contester: Mais Napoléon était à mulet, et il avait un guide qui n'était pas ivre. [...] Nous repartîmes comme le vent; notre guide continua de parler la tête tournée de notre côté, et sans daigner même jeter les yeux sur la route*²⁸.

Dumas semble accorder plus de confiance au mulet qu'au cheval. Il est vrai que plusieurs voyageurs ont fait l'éloge de cet animal qui, malgré son caractère têtu, «choisit les endroits pour poser son pied [...] et évite avec une intelligence admirable les obstacles qui se présentent à lui»²⁹. M.-Th. Bourrit conclut sa *Description des cols ou passages des Alpes* par des «Instructions générales sur la manière de voyager aux glaciers». Il dit notamment au point 8: *Les mulets soulagent en montant, mais il faut les quitter dans les descentes; il ne faut pas trop les maîtriser, mais se confier à leur allure*³⁰.

Il est important d'accorder la parole aux touristes pour connaître le genre de relations qu'ils pouvaient avoir avec leurs guides. En règle générale, on peut affirmer qu'elles étaient empreintes de courtoisie comme il se doit, la plupart des récits faisant allusion au caractère serviable des guides. Mais des heurts ont néanmoins eu lieu. Ainsi, le 10 septembre 1867, des voyageurs américains se sont plaints des mauvais traitements qu'ils ont subis sur la

-
- ²⁷ LAPORTE 1869, p. 56.
- ²⁸ A. DUMAS dans *Courses faites...*, p. 120.
- ²⁹ Anonyme, *idem*, p. 79.
- ³⁰ BOURRIT 1803, p. 202, seconde partie.

route de Tête-Noire. Il s'agit en fait d'un malentendu au sujet du nombre de guides et de montures demandé; les clients avaient refusé de payer le second guide sous prétexte qu'ils ne l'avaient pas commandé. La Légation des Etats-Unis à Berne consignait dans son rapport au Conseil fédéral:

*La plainte présentée a un caractère sérieux; elle indique une série d'actes les plus brutaux, se suivant naturellement et s'élevant à un tel point que la vie même d'un des étrangers fut menacée*³¹.

Des voies de fait étaient donc possibles. Si elles étaient très rares entre les voyageurs et leurs guides, elles devenaient plus nombreuses entre ces derniers et avaient surtout pour cause les problèmes de concurrence. Ainsi

[...] *quatre guides de Martigny, ayant accompagné des voyageurs de Martigny à Chamonix, se sont tellement frappés dans l'auberge que deux d'entre eux étaient couverts de sang*³².

Les querelles entre guides étaient plutôt organisées en clans. Un groupe de conducteurs Lidderains s'était organisé en 1856 pour éviter la surveillance du commissaire de leur localité et s'assurer le monopole du trafic. En effet, ils se rendaient à vide sur les terres de Bourg-Saint-Pierre où ils prenaient le relais des guides arrivant de Martigny. Ainsi le tour de rôle ne pouvait plus fonctionner et une partie des soumissionnaires étaient évincés du service.

Le commissaire des guides

Quatre commissaires se sont succédé à la tête de la Société des guides de Martigny de 1825 à 1874. Ils étaient nommés par le Conseil d'Etat et représentaient donc ce dernier. Il ne leur était pourtant pas facile d'imposer leur autorité et cela est d'autant plus étonnant qu'il s'agissait de personnes influentes. En effet, Joseph-Samuel Crompt, commissaire de 1828 à 1857, était notaire et greffier du Conseil, il était également juge du district de Martigny, il

avait remplacé son père au poste de commissaire. Alexis Gay, son successeur, était lui aussi juriste et il fut préfet du district de Martigny à partir de 1866. Il avait cessé de fonctionner comme chef des guides en 1865. Le dernier commissaire de Martigny, Pierre-Joseph Rouiller était quant à lui président de La Bâtiâz.

Ces quelques indications nous permettent d'affirmer que les commissaires étaient choisis parmi les personnes détenant un certain pouvoir local. En 1870, le Conseil d'Etat refusa aux guides de Martigny le droit de nommer eux-mêmes leur commissaire comme ils l'avaient demandé dans une pétition. Cette forme de désignation aurait pu nuire à l'indépendance du commissaire qui était entièrement responsable de la Société envers l'Etat.



Timbre de la société des guides de Martigny, utilisé pendant les années 1859-1862

(AEV, DJP 5090-4, n° 2, reproduction J.-M. Biner)

L'activité du guide

La profession de guide constituait une activité d'appoint, du fait de son caractère saisonnier. En effet, la majorité des courses se faisaient pendant les mois de juin à octobre, selon les années. Des voyageurs téméraires

³¹ AEV, DI, 243.8, *Guides : différends avec voyageurs*, 2.5.1868.

³² AEV, DJP, thèque 2, *Guides de Liddes, 1845-1858*, 30.8.1845.

franchissaient quand même le col du Grand-Saint-Bernard en hiver. Il fut convenu en 1828, qu'un particulier de Bourg-Saint-Pierre passât l'hiver dans son mayen pour assister les voyageurs. Le Conseil d'Etat alloua à cette œuvre une somme de 100 francs par an³³. De plus, grâce au système des tours de rôle, l'activité de guide pouvait se pratiquer de manière intérimaire et selon la disponibilité du guide. Celui-ci n'était pas obligé de répondre à l'appel du commissaire; il perdait son tour s'il

ne se présentait pas dans la demi-heure suivant l'avertissement, comme il est prévu à l'article 8 du règlement communal de Martigny de 1828.

La tâche des guides-muletiers était d'assurer un moyen de transport aux voyageurs pour eux-mêmes et leurs bagages, et de les conduire dans leurs itinéraires. Il arrivait que des touristes préfèrent marcher seuls; cela était possible pour certains trajets, la route du Saint-Bernard notamment qui présentait moins de danger que

■
³³ Archives communales de
Bourg-Saint-Pierre,
P 219.



Guides et voyageurs au Grand-Saint-Bernard
(GATTLEN II, 4398, reproduction J.-M. Biner)

On écrit de Martigny au *Chroniqueur* :

Un voyageur revenait d'Aoste avec une dame et des guides. Ces derniers avaient cru pouvoir arriver avant la nuit à l'hospice du St Bernard mais un orage épouvantable éclata soudain, et les voyageurs se trouvèrent ensevelis dans une nuit profonde, marchant à quelques pas d'un précipice. La dame, effrayée, paraît-il, par les coups de tonnerre qui retentissaient avec fracas, fut saisie de vertiges et roula dans le gouffre. Les guides coururent à l'hospice appeler du secours. Trois religieux vinrent avec un de leurs fidèles amis dont l'instinct est si précieux dans ces circonstances. A peine était-on arrivé à l'endroit où la dame était tombée que le chien s'est précipité dans le ravin où gisait la pauvre femme, et ne tarda pas à la découvrir. Guidés par les hurlements de cet animal intelligent, les pères et les guides descendirent à grand'peine près de la navrée et la transportèrent jusqu'au couvent, après avoir fait des efforts inouïs pour remonter les parois du rocher. Les blessures que la dame a reçues dans sa chute son très-graves, mais on espère pouvoir la sauver.

Récit d'un accident

(Gazette du Valais, 3 octobre 1867)

celle de La Forclaz. Le guide devait avertir ses clients des périls auxquels ils risquaient de s'exposer et pourvoir de son mieux à leur sécurité. Connaissant sa région, c'était lui également qui, en fonction des changements de temps, décidait si l'on pouvait continuer une course ou s'il valait mieux se mettre à l'abri. Le guide devenait ainsi un personnage précieux, voire un compagnon de voyage lorsqu'il s'agissait de traverser des régions inhabitées. La montagne pouvait devenir écrasante ainsi que nous le montre l'impression ressentie par ce voyageur au-dessus de La Forclaz:

On est entouré de mélèzes suspendus aux flancs des rochers, de blocs éboulés sur l'abrupt penchant des Alpes [...]. Seul et sans ressource dans ces gorges épouvantables, on se retourne parfois avec une secrète terreur, comme pour

*interroger ces montagnes, comme pour s'assurer que l'avalanche devant laquelle tout a disparu, ne viendra pas vous engloutir de ses neiges ou de ses rochers*³⁴.

Les guides ont probablement dû bien souvent apaiser ce genre d'anxiété.

Grâce à un tarif conservé dans la troisième thèque du Département de justice et police, il est possible de connaître la durée des trajets prévus. Bien que ce tarif ne soit pas daté, on peut considérer les indications relatives au temps nécessaire pour chaque parcours comme valables pour toute la période, car les voies de communication et les moyens de transport n'ont pas connu de changements notables dans les deux vallées concernées. La durée en heures est donc précisée pour chaque course, et les principaux trajets sont représentés sur la carte ci-après; d'autres itinéraires encore étaient pratiqués, mais il n'a pas paru nécessaire d'en détailler ici la durée.

La répartition des courses au Saint-Bernard pendant l'année 1857 se fait de la manière suivante:

Guides de Martigny

120 courses 31% 69 guides

Moyenne/guide 1,75

Guides d'Entremont

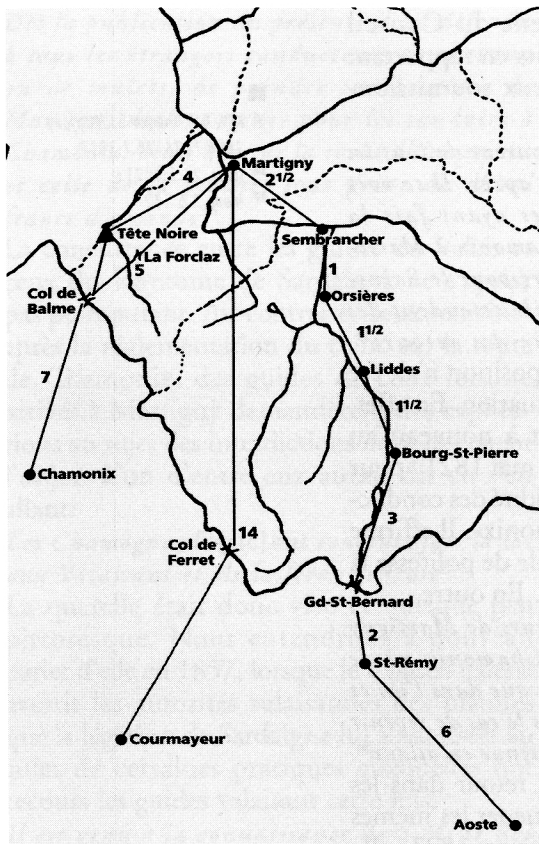
265 courses 69% 48 guides

Moyenne/guide 5,5

En observant plus précisément les données, nous constatons que dans la répartition des courses par guide, ceux de Martigny n'ont jamais fait plus de quatre courses au Saint-Bernard et que 58 guides sur 69 n'en ont fait qu'une ou deux.

Les guides d'Entremont quant à eux se partagent les transports d'une manière peu équitable, puisque sur 48 conducteurs inscrits, 29, soit 60 %, ont fait moins de courses que la moyenne (5,5), 17 en ont fait une seulement pour toute la saison alors que deux guides en ont fait 21 chacun, et un en a fait 23. L'ordre de grandeur de la répartition par guide est ainsi fixé. La comparaison du tarif

■ GOLBERY-ENGLMANN 1827,
Lettre XXII, p. 63.



Carte de Martigny et durée des trajets en heures

de certains trajets et de certains prix du marché peut donner la mesure du rapport de cette industrie. Ainsi, le prix d'une course au Saint-Bernard était établi à 12 francs en août 1857. Cela correspondait à la même époque à 36 litres de froment, à 6 kilos de beurre ou à 3 kilos de viande de bœuf. Un mulet valait 600 francs en 1860, soit environ 50 journées de guide. Il fallait payer 12 francs également pour aller de Martigny à Chamonix. La course au Col de Balme était à 7 francs, celle à La Tête-Noire ou à Liddes s'élevait à 6 francs. Le même tarif s'appliquait aux porteurs et aux mulets.

Un calcul approximatif du revenu brut de certains guides, compte tenu du nombre de mulets consignés, donne les chiffres suivants :

Dorsaz Simon	
5 courses	88 francs
Darbellay Pierre, de Pierre	
6 courses	108 francs
Oreiller Gaspard	
6 courses	108 francs
Darbellay Louis, de Simon	
23 courses	436 francs

Ces noms ont été retenus parce qu'ils ne pouvaient pas être confondus avec d'autres; les trois premiers en outre représentent à peu près le nombre de courses moyen par guide sur la route d'Entremont. Quant au dernier, c'est lui qui a comptabilisé le plus de voyages.

Sur les 265 courses des guides d'Entremont, 99 ont été faites de Martigny au Saint-Bernard et 15 dans le sens inverse. Il est intéressant de relever ici que, bénéficiant du droit de prise en retour à condition qu'ils aient amené des voyageurs à Martigny, les guides entremontants descendaient de Bourg-Saint-Pierre et de Liddes à Martigny et repartaient généralement le lendemain pour le Saint-Bernard.

Les autres courses se faisaient surtout entre Bourg-Saint-Pierre, Liddes et Martigny et vice-versa. En ce qui concerne la répartition des courses par mois, on en compte 71 en juillet, 112 en août, 75 en septembre, 7 en octobre.

LA CONCURRENCE OU LE DROIT DE PRISE EN RETOUR À MARTIGNY

Les voyageurs se rendaient à Martigny aussi bien par les bords du lac Léman que depuis Chamonix et le Saint-Bernard. Des guides étrangers à la localité y arrivaient donc de ces deux vallées; en vertu du droit de prise en retour, ils repartaient dans l'une ou l'autre direction avec des voyageurs, sans avoir besoin d'attendre un tour de rôle quelconque. Ainsi,

ils s'intercalaient dans le groupe des guides martigneraïns, dont l'attente se faisait plus longue. Il suffisait aux conducteurs étrangers d'amener des voyageurs pour pouvoir en prendre des nouveaux; la chose était facilitée du fait qu'ils se trouvaient dans les rues, dans les hôtels et qu'ils pouvaient offrir leurs services directement.

De par sa situation de carrefour, Martigny souffrait ainsi de la double concurrence des guides de Chamonix et de ceux d'Entremont. Les plaintes et les demandes d'intervention adressées au gouvernement furent nombreuses. Le problème était difficile à résoudre et une certaine confusion troubla le service dans les deux directions pendant de longues années. A travers la correspondance étudiée, outre la complexité de la situation, nous percevons comme une lenteur dans la prise de dispositions de la part des autorités.

Les faits étant différents selon qu'il s'agisse des guides de Chamonix ou de ceux d'Entremont, ils sont présentés en deux parties respectives.

La concurrence étrangère: Chamonix

Les problèmes de concurrence étrangère, et plus précisément avec Chamonix, se sont manifestés très tôt et se sont poursuivis jusqu'à la fin du contrôle de l'Etat. Cela ressemblait fort à une «petite guerre» saisonnière entre Savoyards et Valaisans. Une vingtaine de lettres écrites par les autorités locales au Conseil d'Etat, de 1817 à 1868, nous renseignent sur les faits de cette concurrence et les tentatives des gouvernements valaisan et sarde pour la freiner. En 1817, le président du dixain de Martigny demande à l'administration cantonale un règlement pour que les guides de Chamonix ne puissent dépasser Martigny et prendre aucun voyageur en retour de là à Chamonix. Plusieurs particuliers de Martigny se sont plaints de ce que des guides et des aubergistes sardes se soient fait passer pour des Valaisans ou aient réduit leurs tarifs de moitié pour redescendre les voyageurs à Martigny. Dans une lettre du

28 juillet 1817, le président du Conseil de Martigny confirme ces faits en rapportant les réclamations de nombreux soumissionnaires selon lesquels:

Les guides de Chamonix s'emparent de tous les transports tant en retour qu'après. Il se voit tous les jours que ces guides ayant fait la conduite d'un voyageur de Chamonix à Martigny, se ressaissent d'un autre pour le Saint-Bernard et que quelquefois ils attendent des journées entières pour avoir des retours³⁵.

Mais il semble qu'aucune disposition n'ait été prise pour remédier à cette situation. En effet, le président du dixain écrit à nouveau au Conseil d'Etat en date du 21 mai 1821 «pour qu'il soit mis un frein à la cupidité des conducteurs, soit muletiers de Chamonix». Il affirme d'un ton ferme et sans formule de politesse la nécessité de statuer à ce sujet. En outre, *il faut défendre aux conducteurs de Martigny de prendre aucun retour à Chamonix ni de dépasser cette station, à moins que dans l'un et l'autre cas, le voyageur fût dans le cas de revenir sur la même route qu'il aurait tenue en allant³⁶.*

L'idée d'autoriser la prise en retour dans les seuls cas où il s'agissait de ramener les mêmes voyageurs est donc lancée déjà en 1821; elle sera reprise quelque quarante ans plus tard après que toute négociation entre le Royaume de Sardaigne et le Valais fut restée vaine.

Mais dans un premier temps, il paraissait plus urgent d'agir contre les guides de Chamonix et le 5 juin 1821, le président du dixain adressait une nouvelle demande au Grand Bailli de la République et Canton du Valais pour qu'il prenne en considération la question, «car l'on ne saurait se faire une idée de l'effronterie avec laquelle les guides de Chamonix s'emparent des voyageurs sur la place de Martigny [...]»³⁷

Un arrêté fut promulgué le 21 juillet 1821 par le Conseil d'Etat et approuvé par le Conseil de Martigny. Nous n'en connaissons pas la teneur précise, car il n'a pas été publié. Mais l'arrêté de 1823, pris en application du précédent et en réponse aux règlements du gouvernement sarde, nous l'indique:

³⁵ AEV, DJP, thèque 3, Martigny 1808-1836, 28.7.1817.

³⁶ *Idem*, 21.5.1821.

³⁷ *Idem*, 5.6.1821.

Dès la publication du présent, il est défendu à tous les étrangers conducteurs de chevaux ou de mulets, de prendre sur la place de Martigny des voyageurs pour les conduire à Chamonix, ainsi que sur la route d'Entremont et celle de la plaine, sous peine de douze francs d'amende³⁸.

La concurrence entre les guides du Valais et ceux du Royaume de Sardaigne ne s'apaisa pas pour autant. Au contraire, deux semaines après la réglementation du trafic sur la route de Chamonix, des guides de cette localité arrivés à Martigny demandèrent des explications au sujet des interdictions dont ils étaient l'objet. L'un d'entre eux aurait dit en s'en allant:

Les Chamognards [sic] ont toujours fait la loi aux Valaisans et ils la feront encore³⁹.

La querelle était donc vive et quelque peu pittoresque. Nous entendrons à nouveau parler d'elle en 1857, lorsque le Conseil fédéral avertit les autorités valaisannes des plaintes que la légation de Sardaigne lui a adressées au sujet de certaines pratiques auxquelles ont recourus les guides valaisans cette fois:

Il est venu à la connaissance de S.M. le Roi de Sardaigne, qu'il arrive, depuis quelque temps, que les guides du Valais, soit par intrigue, soit par connivence avec les maîtres d'hôtel de Chamonix ou leurs domestiques, lorsqu'ils reviennent à vide de cette commune, prennent habituellement des voyageurs, leur fournissent leur monture et leur service. Afin de mieux sauver les apparences, ils font partir les voyageurs quelques minutes auparavant, pour les rejoindre sur la route à quelques kilomètres du Bourg; quelquefois ils partent eux-mêmes les premiers et attendent les voyageurs, lorsqu'ils croient ne plus pouvoir être remarqués⁴⁰.

Il fallut donc recourir à la voie diplomatique pour régler la situation.

Le commissaire des guides de Martigny, Alexis Gay, appelé à s'expliquer à ce sujet, affirme qu'il y a plus de contraventions de la part des guides de Chamonix en Valais, car il y a moins



La route de La Forclaz en 1843: un sentier muletier en guise de voie internationale (GATTLEN II, 1637, reproduction J.-M. Biner)

de surveillance de la part des Valaisans, un seul gendarme faisant office de receveur des péages à La Forclaz alors qu'il y a deux postes de douaniers sardes échelonnés sur la route. Il dénonce également l'avantage de Chamonix d'avoir de ses ressortissants comme maîtres d'hôtel à Martigny, d'où la possibilité de connivence entre les aubergistes et les guides. De plus, les voyageurs arrivés à Martigny connaissent plus facilement les guides de Chamonix que ceux de la localité, les Chamognards logeant dans les mêmes hôtels que leurs clients; des accords peuvent être établis, sans passer par le commissaire.

Les guides de Martigny ne craignent pas qu'une enquête sérieuse soit faite pour connaître si ce sont les guides de Martigny ou ceux de

³⁸ Recueil des lois, 1823, p. 27, art. 1.

³⁹ AEV, DJP, thèque 3, Martigny 1808-1836, 7.8.1821.

⁴⁰ AEV, DJP, thèque 2, Correspondance générale 1845-1862, 2.9.1857.

*Chamonix qui commettent le plus fréquemment des contraventions*⁴¹.

En effet, selon Alexis Gay, ses guides sont parfaitement en règle vis-à-vis de la loi, et il déclare que ceux-ci se contentent de satisfaire leurs clients alors que leurs collègues savoyards agissent par intrigue. L'argumentation de Gay exposée plus haut semble contradictoire lorsqu'il dit comme ci-après que les guides de Chamonix ne s'arrêtent presque jamais à Martigny; il semble que dans ce climat de tension grandissante, l'objectivité ait laissé la place à un besoin absolu de convaincre les autorités:

*Je présume bien quelle est la cause des réclamations adressées par les guides de Chamonix à leur gouvernement, plusieurs personnes n'ont pu s'empêcher de la faire connaître indirectement. Il arrive souvent que des guides de Martigny conduisent à Chamonix des voyageurs qui après avoir séjourné un ou deux jours pour visiter cette vallée reviennent à Martigny avec les mêmes guides qui les ont conduits à Chamonix; [...] et les voyageurs payent moins cher que de prendre des guides à Chamonix, parce qu'au lieu de payer aux guides de Martigny et de Chamonix deux retours à vide, ils ne payent qu'une ou deux journées de séjour aux guides de Martigny. Ces séjours excitent beaucoup la jalousie des guides de Chamonix qui presque jamais ne séjournent ici. Déjà plusieurs habitants de Chamonix ont dit qu'il fallait trouver un moyen pour empêcher les guides de Martigny de séjourner à Chamonix. Voilà le véritable motif de leurs réclamations*⁴².

La conséquence d'un tarif mal conçu, puisque défavorable à l'une des parties, apparaît clairement ici.

Une seconde lettre du même jour rapporte la réaction des guides de Martigny lorsqu'ils ont eu communication des reproches qui leur étaient faits. Ceux-ci accusent les guides d'Entremont, et le commissaire conclut en dénonçant la pratique d'«un commerce entre les guides de l'Entremont et ceux de Chamonix à ne pas s'y comprendre»⁴³.

Pour lui, l'innocence des guides de Martigny ne fait aucun doute:

*La bonhomie des guides de Martigny et la ruse, l'astuce, l'effronterie de ceux de Chamonix, qui presque tous ont séjourné deux ou trois ans à Paris ou Lyon, sont trop connues pour douter un seul instant quels sont les vrais coupables*⁴⁴.

Cette réplique suggère une certaine perception paysanne de la mentalité des citadins et de ceux qui ont été en contact avec eux.

A partir de 1863, les deux parties essaient de trouver un accord quant à la prise en retour sur les deux territoires, mais sans grand succès. La saison de 1862 avait enregistré une augmentation des contraventions selon le chef-guide Dévouassoux de Chamonix qui se plaint de ce que les guides de Martigny «ont voulu surenchérir sur leurs anciens procédés»⁴⁵. Ensuite de quoi, le préfet de Haute-Savoie interdit aux guides de Martigny de reconduire les voyageurs qu'ils ont amenés à Chamonix. Selon Alexis Gay, la raison de cette prise de position est mal fondée, car il n'y a pas eu autant de contraventions que Dévouassoux le prétend. Le commissaire martignerain demande au Département de l'intérieur de prendre «des mesures promptes et énergiques contre les guides de Chamonix qui exploitent le Valais en tous sens, en leur défendant d'accompagner des voyageurs dans notre canton»⁴⁶. Faut-il entendre par là que les guides ne pourront plus accompagner leurs clients que jusqu'à la frontière de leur pays respectif? Il faudrait dès lors qu'un parc à mulets stationne en permanence dans la montagne, ce qui bouleverserait toute l'organisation des sociétés.

Cela étant impensable, on passe très vite d'un extrême à l'autre. Ainsi, dans une lettre adressée le 11 mai 1863 au «Président du Valais», le préfet de Haute-Savoie préconise une liberté totale:

Les difficultés ayant leur source dans une rivalité d'industrie ont existé de tout temps entre les guides de Martigny et ceux de Chamonix. Dans ces dernières années, elles se

41 *Idem*, 9.9.1857, 1^{re} lettre.

42 *Ibidem*.

43 *Idem*, 2^e lettre.

44 *Ibidem*.

45 *Idem*, 13.8.1862.

46 *Idem*, 14.8.1862.

sont aggravées par l'interdiction de faire des excursions sur le territoire les uns des autres. Cette mesure, dont ils s'attribuent réciproquement l'initiative me paraît, Monsieur le Président, également nuisible aux intérêts des guides, à ceux des touristes et du pays. Mon intention est de lever, en ce qui me concerne, l'interdiction dont il s'agit, c'est-à-dire d'autoriser les guides de Martigny à accompagner, dans la vallée de Chamonix et sur tous les autres points du département, les voyageurs qu'ils y auront amenés. J'autoriserai, en outre, les guides de Martigny à accompagner, concurremment avec ceux de Chamonix, les voyageurs et touristes qui voudront se rendre de Chamonix à Martigny, à la condition, bien entendu, que le Gouvernement du Valais accordera les mêmes avantages aux guides de Chamonix, que l'exercice de leur industrie aura amenés dans le Valais⁴⁷.

Mais les guides de Martigny ne veulent pas de cette concurrence illimitée et souhaitent que le droit de reconduire des voyageurs de Chamonix à Martigny et vice-versa ne soit accordé que pour les voyageurs que les voituriers auraient amenés dans l'une ou l'autre des localités:

Nous entrons pleinement dans les vues larges de M. Le Préfet, nous rendons hommage à ses idées conciliatrices, mais ses propositions tout à fait belles et pleines de liberté en principe, ne sont pas applicables en pratique, du moins c'est l'opinion de toutes les personnes qui ont l'expérience dans cette partie; accorder le droit de retour sans restriction, ce serait infailliblement amener le désordre, l'accaparement, la duperie dont les touristes et les guides honnêtes en seraient victimes; les voyageurs dégoûtés de toutes ces choses ne tarderaient pas à quitter nos vallées pour aller faire leurs excursions ailleurs⁴⁸.

A ces arguments quelque peu forcés et qui s'opposent à ceux du préfet de Haute-Savoie, s'ajoutent ceux du préfet de Martigny:

Il arrive beaucoup plus de voyageurs depuis Chamonix, qu'il n'en va de Martigny, et les

guides de la première localité qui se vouent uniquement à l'industrie du transport des voyageurs, prendraient à peu près tous ceux qui arriveraient à Martigny⁴⁹.

Ces quelques lignes écrites en 1868 montrent bien que le problème était loin d'être résolu. Il était impossible d'interdire totalement la prise en retour puisque celle-ci devait être payée au départ; les guides de Martigny avaient donc raison de vouloir accorder la liberté de retour réciproque pour les voyageurs conduits à l'aller. Pour ce qui concerne la liberté totale, le Conseil d'Etat l'a tacitement écartée.

L'arrêté promulgué après ces échanges de vues, en date du 8 juin 1870, se contente d'interdire aux guides valaisans de prendre des voyageurs en retour dans les États où la loi le défend. La correspondance des années suivantes ne donne plus guère d'éléments à ce sujet, les discussions se portant de plus en plus sur les problèmes des guides d'Entremont et sur celui du droit à la liberté d'industrie qu'ils commencent à revendiquer.

La concurrence d'Entremont

La Société des guides de Martigny a fonctionné de 1807 à 1874 selon la législation cantonale en la matière alors que les sociétés d'Entremont ont connu une existence plus difficile au cours de cette période. Les problèmes internes se sont ajoutés à ceux posés par la concurrence entre les guides de la plaine et ceux de la vallée d'Entremont. Un troisième élément, intéressant les deux parties, est venu perturber la situation. Il s'agit du service d'omnibus concédé à Maurice Robatel en 1857 sur la route du Saint-Bernard par les Postes fédérales, et qui visait à créer un monopole du transport des voyageurs dans cette vallée.

Dans un premier temps, pour lutter contre la concurrence des guides d'Entremont, le président de Martigny demanda au Conseil d'Etat dans une lettre du 25 juillet 1825 qu'un arrêté fût promulgué afin qu'ils soient obligés de s'inscrire au tour de rôle de Martigny, cela pour éviter la désorganisation du service:

47 *Idem*, 11.5.1863.

48 *Idem*, 29.5.1863.

49 AEV, DI, 243.8, *Guides : différends avec voyageurs*, 9.7.1868.

*Si les frères Darbellay, d'autres particuliers de Liddes et d'ailleurs continuent à stationner à Martigny comme ils le font depuis quelques jours pour s'emparer de tous les voyageurs qui se présentent, les soumissionnaires se voyant chaque jour frustrés du tour que le rôle leur assigne cherchent à prendre le devant sur les non-soumissionnaires, et ce service qui était bien régularisé va être suivi d'une désorganisation complète et devenir la proie de la cupidité et d'un accaparement déplorable. Ce qu'il y a de plus fâcheux dans tout cela, c'est que bon nombre de particuliers soumissionnaires qui se sont constitués en grands frais pour se procurer de bonnes montures et des équipages fort chers vont éprouver des pertes notables et même des dérangements dans leurs affaires*⁵⁰.

En 1828, un règlement communal réserva le droit d'inscription au rôle de Martigny à ses seuls ressortissants. Une caisse des guides fut créée à Liddes en 1834, elle fut dissoute en 1850 à la mort du commissaire; dès lors, le désordre soutenu par des personnes influentes de la commune empêcha toute réorganisation du service malgré les demandes empressées de certains particuliers. Plusieurs lettres ont été écrites par le président Pierroz de Liddes au Département de l'intérieur en 1851, toutes rapportent des actes d'insoumission ouverte aux règlements:

*Malgré la connaissance donnée aux publications ordinaires de la commune, des décisions du Conseil d'Etat, relatives à la société des guides, ceux qui prétendent avoir le droit de voyager à leur volonté en toute liberté, de transporter eux seuls les voyageurs, continuent de méconnaître le commissaire et à braver ouvertement les ordres du pouvoir exécutif*⁵¹.

Après quelques années d'incertitude, une société de guides fut réorganisée à Liddes en 1855. Mais son commissaire, Etienne Fochet, démissionna en 1856 à cause des désagréments qui l'«ont tout à fait décidé à ne plus s'occuper de cette tâche ingrate»⁵². Un nouveau responsable fut nommé et le résultat de la société figura pour deux années encore dans les

Rapports du Conseil d'Etat sur sa gestion. A Bourg-Saint-Pierre, la caisse que certains particuliers avaient demandée à l'insu du conseil communal n'a fonctionné qu'en 1858. Une nouvelle demande fut faite en 1865, mais l'autorité communale donnait toujours un préavis défavorable «aussi longtemps qu'il n'y aurait pas une société de guides constituée chez nos voisins de Liddes, avec lesquels nous ne pourrions supporter la concurrence»⁵³. Les choses n'avaient pas beaucoup changé depuis le Moyen Age et nous voyons qu'aucune solidarité ne liait les communes d'Entremont pour défendre somme toute les mêmes intérêts face à Martigny. L'existence des difficultés internes nous montre la nécessité d'une organisation rigide qui est à la fois contestée et réclamée. Dans ce contexte, la solution au problème de la prise en retour devenait particulièrement difficile à trouver, car la sévérité, provoquant la contestation, pouvait amener, autant que le laxisme, la désorganisation du service.

La société d'Orsières, quant à elle, a très peu fait parler d'elle. En effet, nous savons seulement que le Conseil d'Etat y a autorisé l'établissement d'un tour de rôle le 24 mai 1853 et que celui-ci fut supprimé en 1857, à moins qu'il ne figure sous la rubrique «Entremont» dans les comptes de l'Etat pour 1858. Sa durée aurait été de cinq ou six ans selon le cas.

L'évolution chronologique des sociétés d'Entremont étant posée, nous pouvons présenter maintenant les conflits qui ont divisé les habitants de Martigny et ceux de la vallée d'Entremont.

En 1845, le commissaire Crompt de Martigny déclare que le principe de prise en retour porte préjudice à sa société, car les guides d'Entremont sont perpétuellement en retour. En 1844, ils auraient pris environ un tiers des voyageurs pour le Saint-Bernard.

Il y en a qui ont attendu même pendant deux jours à Martigny pour en avoir [...]; ils ont de plus la manie d'aller frapper aux portes des chambres où logent les voyageurs,

⁵⁰ AEV, DJP, thèque 3, *Martigny 1808-1836*, 25.7.1825.

⁵¹ AEV, DJP, thèque 2, *Guides de Liddes 1845-1858*, 6.8.1851.

⁵² *Idem*, *Guides d'Entremont 1859-1865*, 1.7.1856.

⁵³ *Idem*, *Guides de Liddes 1845-1858*, 8.5.1865.

d'une auberge à l'autre, leur font des prix au-dessous du tarif, ils peuvent le faire, car, bien qu'ils aient un règlement à Liddes, ils ne paient aucune rétribution pour la route, ni depuis Liddes au Saint-Bernard, ni de Liddes à Martigny⁵⁴.

Les guides de cette dernière localité iront jusqu'à demander en 1862 que les courses au Saint-Bernard soient libres pour tout le monde, autrement dit que le tour de rôle soit supprimé pour cette partie du service.

Le conseil communal de Liddes quant à lui se plaint de l'injustice dans la répartition des avantages touristiques entre Martigny et l'Entremont. Le président Darbellay écrivait le 19 mai 1845:

Tout ce que la commune de Liddes sollicite et désire obtenir M. le Conseiller d'Etat, à ce sujet, c'est d'accorder que chaque guide ait le droit de pouvoir prendre des voyageurs lorsqu'il se trouve en retour, car il nous semble qu'il serait pénible étant à Martigny [d'] avoir l'occasion de gagner quelques francs en rentrant chez soi, et ne pouvoir le faire à cause que cela serait défendu, nous solliciterions donc que les retours soient permis. Notre commune a fait d'ailleurs d'immenses sacrifices pour la construction de divers trajets de route [...] étant de plus située dans un local [lieu] où l'on ne peut gagner aucune chose sinon ce bénéfice que les voyageurs nous offrent pendant trois à quatre mois de l'année⁵⁵.

La pauvreté semble peser lourd dans cette demande qui fait allusion à la contribution des Liddesains à la construction de la route dont ils voudraient tirer profit. Le préfet Filliez reviendra sur cet argument en 1854, en déclarant:

Il est vraiment par trop ridicule que les guides de l'Entremont ne puissent pas prendre des voyageurs pour les conduire sur une route qui longe en majeure partie le territoire de leur district⁵⁶.

Selon lui, une mise au point s'avère nécessaire pour assurer le bon déroulement du service des années suivantes. Il fait pour cela différentes propositions visant à une plus juste répartition

des bénéfiques entre les deux districts. Il faudrait d'une part que les voyageurs soient répartis par moitié entre les deux communautés. Mais en fait, cela était difficilement réalisable, car il aurait fallu que les guides d'Entremont soient inscrits à Martigny; le système de l'appel à tour de rôle n'aurait plus été valable vu la distance de leur domicile. L'autre modification prévue concerne le montant de la retenue:

Quant aux guides partant de l'une des communes pour se rendre à Martigny, nous croyons qu'il n'y a pas parité avec ceux de Martigny allant au Saint-Bernard, pour leur faire payer une égale contribution⁵⁷.

■
54 *Idem*, 25.4.1845.

55 *Idem*, 19.5.1845.

56 *Idem*, Saisie de 1854, 20.6.1854.

57 *Ibidem*.



Publicité vers 1875-1880

(GATTLEN II, 4709, reproduction J.-M. Biner)

A ce sujet, il préconise encore que le contrôle du Saint-Bernard se fasse à l'entrée du district, à Sembrancher. Ainsi, les guides venant de Chamonix à Martigny pour remonter la vallée d'Entremont ne seraient plus obligés de passer à Martigny où se faisaient toutes les retenues. Il demande également une contribution au salaire du commissaire proportionnelle entre les deux caisses. Dans la pratique seule l'idée du déplacement du contrôle sur la route du Saint-Bernard a été concrétisée à Orsières. Le résultat de ces différentes démarches ne fut pas très concluant, car la confusion continua, et à en croire les plaintes du préfet d'Entremont, la situation s'était aggravée en 1865: «Plusieurs fois il [*le commissaire de Martigny*] a fait dételier les mulets des voitures prêtes à partir [...]»⁵⁸ Les Entremontants n'acceptèrent pas cette entrave d'autant plus qu'elle était contraire au principe de la liberté d'industrie.

La concession de l'omnibus sur la route du Saint-Bernard

En 1857, l'Administration fédérale des postes avait concédé l'établissement d'un service d'omnibus sur la route de Martigny à Liddes, à Maurice Robatel, un Martignerain très entreprenant puisqu'il s'occupait également d'émigration et qu'il se proposait de fonder en 1859 une colonie valaisanne dans la région de San Carlos (Guatémala)⁵⁹. Il projetait en outre d'établir la navigation sur le Rhône!

Mais revenons à l'omnibus qui provoqua des plaintes contre les facilités accordées au concessionnaire, la même année. En effet, il ne se tenait pas aux conditions de sa concession et entravait ainsi le fonctionnement des sociétés de Martigny et d'Entremont:

*Au lieu de se servir d'une voiture à huit places, il en prend une, deux ou trois, à quatre ou cinq places selon la convenance. Lorsqu'il ne peut pas faire ce service lui-même il emploie des chevaux d'autrui, et même des personnes qui sont inscrites sur le rôle des guides*⁶⁰.

Il accaparait les voyageurs en réduisant les prix par rapport à ceux des guides. En 1858, le Conseil d'Etat souligne dans son rapport de gestion que l'existence de cet omnibus «a failli amener la dissolution de la société des guides sur cette ligne qui, par ce motif, n'a fourni en 1858 que 162 courses, tandis qu'elle en avait servi jusqu'à 500 précédemment»⁶¹.

Dès lors, les guides tentèrent d'abord de demander que le service d'omnibus soit mis sur le même pied qu'eux face à la législation cantonale. A savoir, qu'il doive payer une finance comme les guides et qu'il lui soit défendu d'aller prendre les voyageurs dans les hôtels et de les y conduire. Le district d'Entremont avait demandé lui-même l'établissement de l'omnibus, mais le préfet Eugène Besse «estime que M. Robatel n'a pas plus le droit de se soustraire aux dispositions de la loi qu'un simple guide [...]»⁶². Les discussions préalables à cette demande n'avaient donc pas envisagé tout le problème. D'autre part, on constate que les personnes se réfèrent à la loi cantonale et ne tiennent pas compte des accords entre l'administration fédérale et le canton.

Les guides de Martigny, avec à leur tête l'avocat Cretton, président de Martigny-Bourg, préférèrent adopter la manière forte et s'organiser pour concurrencer le service d'omnibus.

*Quelques guides de Martigny-Ville ne parlent que de suppression du règlement, de liberté d'industrie [...]»*⁶³.

Leur commissaire, Alexis Gay, va dans ce sens, car selon lui, le meilleur moyen de concurrencer l'omnibus est de supprimer momentanément le service des guides sur la route du Saint-Bernard. Mais cela serait une dérogation à la loi et il faudrait craindre la concurrence individuelle entre une centaine de guides, qui risque fort de compromettre la réorganisation ultérieure de la société, ainsi que l'existence des autres caisses cantonales.

Le Conseil d'Etat a partagé les vues de l'avocat Cretton et a accordé l'autorisation à la Société de Martigny de disposer de la retenue

⁵⁸ *Idem, Guides d'Entremont 1859-1865*, 4.8.1865.

⁵⁹ Cf. BASSI 1975.

⁶⁰ AEV, DJP, thèque 2, Alexis Gay, 22.8.1857.

⁶¹ *Rapport du Conseil d'Etat sur sa gestion*, 1858, p. 27.

⁶² AEV, DJP, thèque 2, Eugène Besse, 15.8.1857.

⁶³ *Idem, Correspondance générale 1845-1862*, 12.7.1858.

des guides pour s'imposer face à l'omnibus de Robatel; les fonds destinés à l'entretien des routes permirent ainsi de baisser les tarifs. Mais cela entraîna le désaccord d'une partie des guides qui finirent par conduire les voyageurs hors de leur tour:

*Il serait d'ailleurs difficile de les arrêter, parce que à ce qu'il paraît, la déroute va devenir générale sur cette route. Les guides de Liddes voyagent continuellement de Liddes ici [Martigny] et vice-versa et toujours d'après leur dire, pour le compte de l'omnibus, c'est-à-dire en supplément. Ils ne consignent point leurs courses [...]*⁶⁴.

Cela ressemble à un constat d'impuissance, tout contrôle paraissant impossible. La tentative de convention entre Robatel et la société de guides selon laquelle ceux-ci auraient racheté la concession contre une somme fixe s'est avérée inopérante. Afin de ne pas céder aux désaccords et à l'indiscipline générale, Maître Cretton a demandé la concession de l'omnibus à l'Administration fédérale des postes au nom de la société; elle lui fut accordée au début de 1860. Robatel de son côté avait sollicité le Conseil d'Etat pour être nommé chef des guides afin de s'assurer le monopole du trafic.

Malgré l'état incomplet de la correspondance que nous possédons, il ressort de celle-ci le manque de coordination au niveau des différentes instances. En effet, le commissaire Gay déclare dans une lettre du 7 février 1860 avoir reçu la concession mais ne pas savoir qu'en faire, ne l'ayant pas demandée lui-même. Doit-elle être soumise à la législation cantonale ou sera-t-elle utilisée par une société en dehors des lois? Selon Gay, il est nécessaire dans le premier cas de s'assurer l'appui du Conseil fédéral en cas d'abus de la part des guides réfractaires, car ceux-ci se réfèrent au principe de la liberté d'industrie pour ne pas se soumettre. Le Département fédéral du commerce et des péages répond qu'il appartient au canton de statuer sur les sociétés de guides; il rappelle seulement la liberté du voyageur de se choisir un guide en

dehors du tour de rôle. En ce qui concerne la sauvegarde des intérêts de Martigny, le Département fédéral affirme:

*Il appartient au Gouvernement du Valais de procurer, par la voie de mesures de rétorsion, la protection convenable à la Société des guides de Martigny*⁶⁵.

L'heure de la concurrence libre n'avait pas encore sonné.

INDISCIPLINE ET CONTESTATION

Les problèmes de relations intercommunales et internationales, auxquels il a été difficile de trouver des solutions, comme nous venons de le voir, ont favorisé les désaccords internes. Aux actes d'indiscipline «spontanés», parce que toute règle connaît ses infractions, il faut ajouter la contestation pure et simple, le plus souvent collective. Celle-ci correspond à la conscience et à l'expression d'un droit, celui de la liberté de commerce et d'industrie.

A la lecture des documents, il apparaît de manière constante que les désordres dus à la concurrence externe constituent une menace pour l'organisation des sociétés de guides, surtout sur la route du Saint-Bernard. A cause de la difficulté d'appliquer les lois en la matière et de la rigidité qu'elles entraîneraient, l'idée de la contestation se forme dans les esprits, voire s'organise.

En effet, à l'occasion d'une contravention banale, le fait d'avoir porté des sacs de voyageurs rencontrés sur la route sans être inscrits au rôle, tout en acceptant de payer l'amende, Ambroise Gay et François-Joseph Rouiller suggèrent en 1858 qu'une certaine liberté permettrait d'empêcher, en partie au moins, la concurrence étrangère:

Les soussignés croient devoir faire observer en outre à l'honorable Conseil d'Etat que si contre attente ils ne peuvent exercer à l'avenir librement ce genre de service, ce serait procurer un avantage aux guides de Chamonix

⁶⁴ *Idem*, 11.7.1859.

⁶⁵ *Idem*, 29.4.1861.

qui profiteraient exclusivement des occasions qui se rencontrent de servir des voyageurs sur la route lorsque ces guides sont de retour de leur course depuis Martigny⁶⁶.

On voit bien ici l'imbrication des problèmes. Dans d'autres cas, les contraventions se répètent, d'abord sans qu'il soit question de revendication, mais parce qu'il est plus commode de ne pas se soumettre aux règlements et aussi à cause de l'appât du gain supplémentaire. De nombreuses demandes de grâce font état de l'impossibilité de payer les amendes pour cause de gêne matérielle. Pourtant, la répétition des infractions, malgré les avertissements, dénote une volonté d'insoumission. Ainsi, Raphaël Bochatay de Martigny avait déclaré en public qu'«il se moquait soit du gouvernement, soit du commissaire des guides, qu'il voyagerait quand cela lui ferait plaisir, et que d'argent d'amendes de lui on n'en aurait jamais»⁶⁷. On ne peut relever ici qu'une obstination sans référence aux droits constitutionnels.

La revendication du droit à la liberté d'industrie en tant que telle semble être liée à la vie politique des communes:

*Il est certainement pénible de voir que ceux qui devraient, sous plusieurs rapports, engager les autres d'obéir à vos injonctions, soient les premiers à ne pas s'y soumettre et à vouloir les braver*⁶⁸.

En effet, le président de Liddes, Georges Darbellay, aubergiste de profession, avait provoqué le 6 juillet 1845 une réunion des guides de la localité, sans en prévenir le commissaire, pour obtenir leur adhésion à une liberté totale pour le transport des voyageurs. Le rapport qu'avait fait alors le commissaire dénote un air de cabale villageoise:

*Du vin fut bu par des apôtres de ce système pour le propager; mais pour le coup la victoire resta au règlement du gouvernement*⁶⁹.

Cette brève citation pour nous rappeler que derrière les tracas de la législation, des droits des uns et des autres, des hommes vivaient dans un milieu traditionnel, relativement restreint dans lequel les intrigues représentaient pour

certaines une possibilité d'expression. En 1855, une remarque du préfet d'Entremont confirme cette hypothèse: «Sous les dehors d'une question de principes, l'on y poursuit une cause de parti [...]»⁷⁰.

Il est arrivé qu'un groupe de contrevenants soient soutenus par des personnes influentes qui organisent leur résistance:

*Lorsqu'ils sont assignés par-devant le Juge civil, ils réclament le for du contentieux, et lorsqu'ils sont assignés par-devant la commission d'instruction, ils réclament le for civil. Cette manière d'agir prouve l'intention bien arrêtée de se soustraire à chaque tribunal*⁷¹.

Les contrevenants dont il est question ici avaient refusé de payer toute amende. On remarque que l'opposition se situe à un niveau plus élevé que dans les cas d'insoumission individuelle, où domine l'ignorance des rouages administratifs, ce qui n'est pas le cas ici.

Mais l'idée de la liberté d'industrie fit son chemin et gagna la majorité des guides lassés d'être «simple[s] spectateur[s], témoin[s] oculaire[s] de voir les bénéfices de la chaussée entrer dans la poche d'un certain nombre d'individus»⁷². En effet, les autorités semblent avoir été impuissantes contre les actes d'indiscipline qui continuèrent pendant une dizaine d'années encore: «Ils ne se soumettent pas plus aux avertissements d'un gendarme qu'ils ne se soumettraient aux ordres d'un simple particulier.»⁷³

Une pétition fut adressée au Département de l'intérieur par 33 guides de Martigny en juin 1874. Ils demandaient l'abolition du tour de rôle et la suppression de la retenue⁷⁴.

La requête fut immédiatement repoussée. Nous ne connaissons pas le détail de la réponse envoyée par le Conseil d'Etat. Mais des plaintes furent déposées à Berne, pour lesquelles le Département fédéral des chemins de fer et du commerce demanda par quatre fois au Conseil d'Etat valaisan les observations qu'il avait à faire à leur propos. Dans sa réponse du 17 novembre 1874, le gouvernement valaisan demandait si l'organisation des sociétés de guides était admissible par

⁶⁶ *Idem*, Comptes 1846-1864, 11.1858.

⁶⁷ *Idem*, Correspondance générale 1845-1862, 16.7.1862.

⁶⁸ *Idem*, Guides de Liddes 1845-1858, 6.8.1851.

⁶⁹ *Idem*, 16.7.1845.

⁷⁰ *Idem*, 11.9.1855.

⁷¹ *Idem*, 24.9.1855.

⁷² *Idem*, 8.8.1855.

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ Voir pages suivantes.



Demande refusée,
19.6.74

Reçu.
23 Juin 1874.

Martigny, le 16 Juin 1874.

M. le Département de l'Intérieur du Canton
du Valais, à Sion.

Monsieur le Conseiller d'Etat.

Nous soussignés, citoyens de Martigny, tous voituriers, prenons la respectueuse liberté de vous exposer qu'à l'entrée de la saison, nous avons pris la résolution de faire des démarches auprès de votre Dicastère, aux fins de faire cesser la contrainte exercée jusqu'à ce jour à l'égard des voituriers de notre place et de ses environs, contrainte qui gêne le mouvement et le libre exercice de notre industrie, et qui ne peut plus exister en face de l'art. 51 de la nouvelle constitution fédérale. Nous voulons parler de ce tour de rôle forcé pour conduire les nombreux voyageurs qui fréquentent nos contrées, et principalement le passage sur Chamoni.

Nous venons demander encore la suppression des mesures abusives et iniques par lesquelles, pendant de longues années, les voituriers de Martigny ont dû payer une contribution exceptionnelle de Six francs, en moyenne, pour chaque voyage, (aller & retour) qu'ils ont fait sur la route de Chamoni, pour être versé dans une caisse, dite: 'des Guides'.

On nous a toujours dit, que les valeurs de cette caisse étaient appliquées à l'entretien, etc. de

la J

Pétition des guides de
Martigny.
(AEV, DJP II 5090-4, n°3,
Martigny-Chamonix
1868-1875,
reproduction J.-M. Biner)

la route de Chamonia? — Il n'est nullement question, parmi nous, de suspecter l'honorabilité des personnes qui ont été appelées à administrer cette caisse, mais nous avons droit de nous plaindre de ce que jamais aucun compte ne nous en a été donné.

Cette contribution n'a jamais été équitable, elle a donné prise à l'arbitraire: les cochers venant de Vernayatz se dirigeant sur Chamonia, ainsi que ceux arrivant d'autres localités en dehors de Martigny, n'ont jamais été astreints à cette contribution, et n'ont conséquemment rien payé, tandis que ceux qui, étant de la localité, devaient de leurs deniers entretenir la route pour favoriser les concurrents étrangers.

Aujourd'hui nous nous croyons en droit de protester contre un pareil état de choses, qui est en contradiction avec les principes de la liberté du commerce et d'industrie consacrés dans la nouvelle constitution fédérale.

En vous adressant la présente, très-honoré Monsieur le Conseiller d'Etat, nous ne demandons d'autre faveur que celle de libérer notre industrie de la tutelle où elle est placée, et d'être traités à l'instar des citoyens qui exercent d'autres professions, tout en nous soumettant avec eux aux impôts et taxes industrielles que le Gouvernement exige, ainsi qu'à la Police des routes.

Nous ne doutons nullement que le Haut Conseil d'Etat saura apprécier les motifs que nous venons d'alléguer à l'appui de nos demandes, qui ne tendent qu'à régulariser

une

une situation exceptionnelle condamnée
par les nouveaux principes constitutionnels.

Nous nous résignons en demandant :

1. L'abolition du tour de rôle établi à Martigny
pour le service du transport des voyageurs com-
me contraire à l'art. 51 de la Constitution
Fédérale, garantissant le libre exercice du
commerce & de l'industrie.

2. La suppression de la contribution à
la Caisse, dite, des Guides de Martigny, comme
étant un impôt arbitraire et inconstitutionnel,
et conséquemment, inadmissible.

Dans l'attente que le Haut Conseil d'Etat
voudra bien daigner apprécier le bien fondé
de la présente supplique, nous avons l'hon-
neur de vous assurer, très honoré Monsieur
le Conseiller d'Etat, de notre considération
la plus distinguée et de notre sincère
dévouement.

	20 Jean Auguste Rouiller
1	Edouard Rouiller.
2	Nicolas Valentin
3	Callamy Bernard.
4	W. Verstele
5	Ginac Alexis
6	Johanna Valentin
7	Croft Maurice.
8	Crofton Eugène
9	Guerry Camille
10	Luy Descombes
11	Offroy Joseph fils
12	Guex Edouard
13	Pillet Jacques.
14	Rouiller Valentin.
15	Matthi François
16	Lafat Joseph
17	Barbetta Louis
18	Mayer François
19	Girard Pierre
21	Rouiller Julien
22	Schatt Joseph
23	Croft Camille.
24	Grand Joseph père
25	Madame Schatt.
26	Pierre Pierre
27	Pillet Xavier
28	Rouiller yph ant
29	Guex Alois Pillet
30	Jean Barand
31	Pillet Joseph Marie
32	Farguet Étienne
33	Farguet Eugène
34	
35	

rapport à l'article 31 de la nouvelle Constitution fédérale. Il est vrai que la décision du Conseil fédéral d'appliquer la liberté du commerce et de l'industrie au service du transport sur les routes latérales avait déjà été prise le 14 juillet 1874, soit avant que l'autorité valaisanne n'ait été consultée à propos des plaintes émanant des guides. Il semble qu'il en soit résulté une certaine confusion. Cela explique sans doute pourquoi, dans sa lettre du 17 novembre 1874, le gouvernement valaisan rappelait que la loi du 26 mai 1857 sur les sociétés de guides du Valais avait été approuvée sur la base de la Constitution de 1848. Cette dernière prévoyait que les libertés individuelles étaient soumises aux régimes des différents cantons. Le Valais avait donc le droit de réglementer le service des voyageurs et de reprendre en 1857 les anciens principes, même les plus restrictifs en matière de concurrence, tel que celui du tour de rôle.

Mais en 1874, la révision totale de la Constitution fédérale consacre la liberté du commerce et de l'industrie sur tout le territoire de la Confédération. Les cantons ne pourront plus désormais que prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité publique dans les différents domaines. Le libéralisme économique a été un facteur de progrès et, plus particulièrement dans le secteur qui nous occupe, il a provoqué une spécialisation de la profession de guide et de conducteur de tout genre. Ce développement a nécessité à son tour une réglementation de plus en plus étendue en matière de circulation notamment.



AVIS OFFICIEL.

Une décision du Conseil fédéral suisse, basée sur le principe de la liberté du commerce et de l'industrie et prise ensuite de réclamations adressées à cette autorité par plusieurs guides ou cochers de Martigny, ayant supprimé le tour de rôle et la retenue prescrits par la législation cantonale relative aux sociétés de guides instituées d'office pour régulariser le service du transport des voyageurs sur les routes latérales, l'organisation légale de ces sociétés a ainsi cessé, et la profession de guide a dû être abandonnée sans restriction à la spéculation privée, sans surveillance spéciale de l'Etat.

Le Département de l'Intérieur a, par conséquent, le devoir d'informer MM. les voyageurs que les rapports entre eux et les guides ou cochers ne sont, dès à présent réglés que par la loi commune (Code civil, Code pénal etc.) et que l'Etat n'assume point de responsabilité au sujet des mesures spéciales d'organisation concernant l'admission et la conduite des guides, le choix des montures et du matériel de transport, ainsi que l'application des tarifs officiels insérés dans les livrets des guides, etc.

Donné à Sion, le 30 Juin 1875 pour être inséré au Bulletin officiel et affiché dans les hôtels du Canton.

Le Chef du Département de l'Intérieur,

ALPH. WALTHER.

L'Etat n'exercera plus son contrôle sur les sociétés de guides (AEV, DJP 5090-4, n° 3, Martigny-Chamonix 1868-1875)



Par le genre de documents à disposition, cette recherche s'est faite un peu à l'image d'une course dans la montagne, pleine de surprises, mais aussi d'appréhensions et de déceptions quelquefois. Aux passages ennuyeux succédait un élément nouveau comme surgit la vue d'un paysage attendu après de longues heures de marche. Il n'était pas possible de suivre un schéma établi au départ sur la base des données que l'on peut mettre en évidence dans un premier survol des sources.

La lecture totale de la correspondance a apporté une foule de renseignements auxquels il a fallu essayer de donner une juste valeur. Les lettres émanant du centre même de l'organisation et de ses problèmes quotidiens comportaient plusieurs données. Il en résultait une image complexe de la réalité et il nous restait à faire le lien entre ces éléments inscrits dans le vécu de quelque trois générations de Bas-Valaisans. Telle a été la difficulté essentielle de ce travail par lequel nous avons pu décrire l'existence mouvementée des sociétés de guides de Martigny et d'Entremont. Après les avoir insérées dans le contexte général, nous avons cherché à comprendre les causes de l'évolution qui a abouti à leur disparition en tant qu'institution étatique. Deux facteurs se sont ainsi mis en évidence: la prise de conscience et l'expression d'un droit de la part du peuple, et un progrès politique consacré par la révision totale de la Constitution fédérale de 1874. Pour le premier de ces facteurs, l'influx provenait de la concurrence interne et externe à laquelle les autorités n'ont pas pu faire face, cela pour diverses raisons. Mais il était hors de question pour l'Etat d'abandonner le

transport à la libre concurrence. L'organisation par tour de rôle garantissait l'ordre fonctionnel, mais constituait un carcan qui a provoqué l'insoumission alors qu'il voulait garantir la paix publique par une juste répartition des bénéfices provenant du tourisme naissant. Il s'agissait en fait de la permanence d'un système corporatif, alors que les mouvements libéraux tentaient de gagner le pouvoir et y parvenaient à certaines périodes.

Par ailleurs, l'existence quotidienne d'une population peut être appréhendée par le biais de faits particuliers, apparemment insignifiants, mais qui constituent autant d'indices sur les relations des hommes entre eux et avec leur milieu. Ainsi, par l'étude des sociétés de guides, nous apprenons la persistance d'anciennes structures sociales, telles que les rivalités entre des communautés voisines, alors que leur cause était la même. Ce fut le cas des habitants de Martigny et d'Entremont qui avaient tout intérêt à vivre en bonne entente, étant du point de vue des relations routières parfaitement complémentaires de par leur situation géographique. A aucun moment pourtant, ils ne se sont solidarisés pour demander l'indépendance des guides, se cantonnant dans leur cellule d'existence qu'était la commune.

Cette étude a permis de connaître un aspect de la vie saisonnière d'un groupe d'hommes, paysans pour la plupart, à l'écart des grandes transformations du XIX^e siècle. Dans ce contexte, la conduite des voyageurs devenait une activité importante dont un mérite était de procurer le numéraire, encore rare dans les campagnes. On comprend ainsi la crainte continuelle d'une désorganisation

des sociétés de guides qui contribuaient à la construction et à l'entretien des routes et de ce fait, aux caisses publiques. Pourtant, il y eut divergence d'intérêts entre l'Etat et les parti-

culiers. Cela aboutit à la disparition des sociétés de guides en 1875 dans le cadre d'une nouvelle définition des rapports économiques entre le gouvernement et ses administrés.

Abréviations

AEV: Archives de l'Etat du Valais
DI: Département de l'intérieur
DJP: Département de justice et police

Bibliographie

M.-A. BASSI, *Contribution à l'étude de l'émigration des Valaisans, 1850-1880*, mémoire de licence, Genève, 1975.

BASSI 1975

M. Th. BOURRIT, *Description des cols ou passages des Alpes*, Genève, 1803, 2 parties.

BOURRIT 1803

Courses faites à différentes époques dans le Valais et les montagnes avoisinantes, Lausanne, sans date.

DUMAS *et alii*

A. GATTLEN, *L'estampe topographique du Valais*, Martigny, 1987-1992, t. II.

GATTLEN II

M.P.A. de GOLBERY - G. ENGELMANN, *Lettres sur la Suisse*, Paris, 1827.

GOLBERY-ENGELMANN 182

A. LAPORTE, *En Suisse, le sac au dos*, Paris, 1869.

LAPORTE 1869

Pour une bibliographie plus complète, se référer à

E. ZANIER, *Les sociétés de guides de Martigny et d'Entremont au XIX^e siècle*, mémoire de licence, dactyl., Genève, 1980.