



Le Valais passage international.

*Conférence donnée à Sion le 23 février 1918 par
M. Henri de Preux, ingénieur, sous les
auspices de la Société des Arts
et Métiers de la Ville
de Sion.*



ESSIEURS,

Si j'ai accepté la flatteuse invitation du Comité de la Société des Arts et Métiers de la ville de Sion, qui est l'organisateur des conférences dont vous entendez, pour cette année, la première et la plus modeste, c'est que d'une part aucun devoir n'est plus impérieux que de répandre les connaissances qui se rattachent à l'histoire et au développement économique de notre cher canton du Valais et que, d'autre part, il importe que chacun joigne sa faible voix aux déclarations éloquentes qui ont à maintes reprises sollicité le pays et réveillé, sur de nombreux points, le sentiment national. Ces deux raisons expliquent à la fois ma présence et l'esprit dans lequel je m'efforcerai de m'acquitter de ma mission.

Il suffirait en effet, sans faire appel aux trop brûlants

événements actuels, de rappeler que la création et l'utilisation opportune et savante des voies de communication ont marqué bien souvent le point culminant et je dirai même l'instant suprême des grandes décisions et des fortes convulsions de l'histoire.

Je me permettrai donc ce soir de vous parler du rôle considérable que nos Alpes majestueuses avec leurs fameux passages ont joué dans la vie de notre peuple. Je feuilletterai avec vous quelques pages de nos annales historiques relevant les récits qui fixent la marche, les luttes et les triomphes des races qui ont franchi nos montagnes et je m'arrêterai plus spécialement aux faits et aux souvenirs qui se rattachent aux routes et aux voies ferrées qui, par notre vallée, relie la France et l'Italie, ces deux nations sœurs qui, comme vous le savez, vivent aujourd'hui des mêmes espérances et combattent pour la même cause.

Messieurs,

Si l'on jette un coup d'œil sur la carte générale de l'Europe centrale, on voit que l'Italie est séparée des pays du Nord par un immense édifice de montagnes accumulées en forme de voûte dont le grand massif du St-Gothard est la clef ou le nœud, et dont les cimes du Mont-Blanc, du Cervin et du Mont-Rose sont les éléments dominateurs.

Ce système alpin n'a pas été même dans les temps anciens un obstacle de nature à empêcher les peuples du Nord à se diriger vers le pays du soleil et à suivre les côtes séduisantes et gracieuses de la belle Italie enfouie parmi les palmiers et les fleurs. Bien au contraire, grâce aux sillons allongés qui s'ouvrent entre leurs longues chaînes ininterrompues de massifs élevés, grâce aux gor-

ges et aux cols que forment, comme marquées à dessein, leurs fortes dépressions, ces Alpes, dans leur décor majestueux, ont été une invite pour l'homme qu'attiraient les merveilles de ces régions élégantes qu'encadrent un ciel toujours bleu et une végétation qui enchante et qui étonne.

Dans son rêve de posséder des contrées captivantes, aux paysages nacrés et aux nuits de poésie et de musique, le barbare s'aventura le long des pentes de ces versants rapides; ébloui par tant de clartés, il s'élança dans cette plaine que la nature a faite si riche et si belle, afin de jouir de ce printemps délicieux qu'ont chanté les poètes.

Quels sont les itinéraires exactement suivis par ces peuples belliqueux dans leurs brusques irruptions en Italie? Il est difficile de les déterminer d'une manière précise; mais on conçoit toutefois aisément le rôle que le profond couloir du Valais a dû remplir dès la plus haute antiquité. Ce long sillon a été creusé par le Rhône entre les plus puissantes ramifications de la chaîne des Alpes. Le fleuve coule rapide et vert dans son lit de galets et de sable, il parcourt la vallée dans toute sa longueur et reçoit des coupures latérales les eaux qui se dégagent des montagnes abruptes, des sommets neigeux et glacés, et des remparts de roches dénudées dont les arêtes étincellent au soleil. Il serpente dans cette plaine basse, aujourd'hui enserré entre des digues éperonnées, alors qu'autrefois il s'écoulait librement et sans entraves. Après avoir suivi cet étroit défilé entre les longues chaînes de montagnes qui lui font cortège, il se jette dans la nappe azurée du beau lac Léman qui l'attend au bout de sa course première.

Cette vallée a été, depuis les temps les plus reculés, la grande route des invasions. Avec ses cols et dépressions

que la nature a aménagés comme pour engager l'homme à les franchir, elle est devenue le grand chemin des nations, elle a forcé l'histoire, car elle était la principale voie qui reliait l'Italie aux provinces du Nord et de l'Est de la France, aux plaines de la Belgique et par le détroit de la Manche aux Iles Britanniques. Elle constituait donc déjà entre ces pays un lien étroit, encore que celui-ci ne fût pas toujours celui de l'entente la plus cordiale.

Il est sans doute bien difficile, pour ne pas dire impossible, d'avoir des notions un peu nettes sur les événements qui se sont déroulés avant l'ère chrétienne, alors que notre vallée était habitée par de nombreuses peuplades d'aventuriers, de chasseurs, de bergers et de pirates. C'étaient des agglomérations de tribus guerrières toujours en mouvement qui se sentaient mal à l'aise dans leurs limites trop étroites, qui souffraient de la rudesse du climat et du voisinage des Germains qui les serraient de près et qui les engageaient à chercher dans le sud un pays tel qu'ils le rêvaient. La fable et la légende qui nous émeuvent à la façon de nos vieilles chansons, éclairent seules d'une lueur incertaine et bien souvent trompeuse cette brume mystérieuse des premiers âges. Mais on peut admettre comme un fait incontestable que les relations existaient et peut-être plus fréquentes qu'on ne l'a pensé entre les populations des deux versants des Alpes valaisannes. A l'appui de cette affirmation, on peut citer les tombes de l'âge de pierre et les vestiges de l'âge de bronze et de fer qui ont été découverts et qui présentent ainsi une réelle certitude historique. Les premières migrations ne suivirent évidemment que les simples frayés et les modestes sentiers de nos montagnes qui, peu à peu, furent convertis et améliorés pour permettre le passage des tribus, pour servir à l'échange des denrées et, d'une manière générale, pour faciliter les relations commerciales.

Mais ce trafic restait forcément très limité et n'offrait aucune sécurité ni continuité sur des voies étroites et mal établies qui suivaient le flanc des versants rocheux, qui franchissaient des gorges profondes et qui étaient constamment exposées aux actions subites et violentes des eaux sauvages, ainsi qu'aux dangers des casses et des avalanches.

C'est cependant le long de ces voies rudimentaires que défilèrent les hordes de Belovèse qui se ruaient au meurtre et à l'incendie et qu'en l'année 221 avant J.-C., Annibal, le plus grand capitaine de l'antiquité, conduisit ses légions carthagoises pour réaliser son plan grandiose qui était de détruire la puissance romaine en frappant mortellement Rome, la rivale de Carthage. C'est lui qui, montrant de son épée les plaines baignées par le Pô qui serpente aux pieds des Alpes, se serait écrié: « Amis, vous escaladez en ce moment les remparts de l'Italie, que dis-je, les murs mêmes de Rome. » Si les éléphants d'Annibal, venant de Carthagène par Narbonne et Nîmes festonnèrent tout le littoral de la Provence, puis doublèrent le cap des Alpes maritimes et suivirent ensuite la route de la Gaule ligurienne qui correspond à ce qu'on appelle aujourd'hui la rivière de Gênes, qui était la voie la plus naturelle, la mieux dessinée et la plus facile, il est certain qu'une fraction des légions du grand chef passèrent aussi les Alpes Grées et le Mont Cenis, et peut-être le Grand St-Bernard, encore que cela soit fort discutable et que pour arrêter ou retarder cette invasion soudaine, des tribus du Nord passèrent alors nos cols et spécialement le passage du Simplon qui était connu des anciens dès les temps les plus reculés.

Annibal fut vaincu, mais son expédition guerrière, dont les historiens nous ont laissé le récit si souvent commenté et si diversément interprété, restera comme un

exemple impressionnant de ce que peuvent le génie et la volonté d'un homme. La légende, que l'imagination populaire a créée autour de cette admirable épopée, ne rendra jamais assez l'audace et la beauté de celui qui en fut le héros.

Les Romains comprirent dès lors l'importance de ces passages qu'avaient découverts déjà autrefois les hommes du Nord, et dont Annibal, dans sa marche triomphante, avait su profiter pour opérer sa brusque irruption en Italie.

A leur tour, ils franchirent la barrière.

Ce furent successivement les légions victorieuses de Jules-César et de Sergius Galba qui apparaissent sur nos cols et nos artères historiques du Simplon et du Grand St-Bernard, pour vaincre la Gaule et l'Helvétie, et asseoir le prestige de Rome sur la gloire militaire la mieux établie et les conquêtes les plus utiles. Puis ce sont les armées redoutables du général Marius, qui repassent nos Alpes pour sauver la grandeur romaine contre le plus grand danger dont fut menacée l'Italie depuis Annibal, en anéantissant dans les plaines d'Aix et de Verceil les hordes des Cimbres et des Teutons qui du Nord tentèrent d'envahir les vastes et riches provinces que la grande République avait conquises. Pour maintenir cette hégémonie et cette domination sur l'Europe, pour s'assurer une influence constante et exercer une action continue sur les contrées soumises, les Romains si pratiques et dont la préoccupation de l'utile l'emportait sur tout, développèrent leur réseau de routes en employant à leur confection les soldats, les prisonniers de guerre et les esclaves. Ils comprenaient que la conquête d'un pays nouveau est à moitié assurée par l'établissement de routes durables. Ils savaient que c'est la pelle qui civilise le monde et qui permet au sabre de contraindre à l'ordre les contrées re-

belles. Ils entendaient donc pouvoir, comme les nations d'aujourd'hui, disposer toujours de nombreux moyens de transport pour faciliter le mouvement rapide de leurs armées et pour faire sentir constamment sur leurs sujets la main toute puissante de Rome. Les routes étaient ainsi pour eux un instrument de conquête et de colonisation comme le sont aujourd'hui certains réseaux routiers et ferroviaires.

Ce sont donc spécialement des considérations stratégiques qui décidèrent la construction des voies de terre, car chez les peuples plus anciens les relations commerciales avaient amené plutôt l'établissement des communications fluviales et maritimes. La mer, dépouillée bien entendu des sous-marins, est en effet une route libre, gratuite, éternelle et illimitée, et les fleuves sont les chemins qui roulent et qui marchent. C'était donc aux Romains qu'il était réservé de faire de la route l'instrument universel et indispensable de tous les transports, le principal et le plus important de tous les moyens de communication et de lui assigner le rôle qu'elle devait garder durant des siècles.

Au début, les routes romaines étaient assez primitives telles que cette voie des Alpes, via Alpium, qui n'est autre que le chemin du Simplon dont fait mention une inscription trouvée à Domo-d'Ossola. C'est seulement au cours des temps qu'elles furent exécutées avec ce soin extrême et avec ce haut degré de perfection qui permirent de franchir les cols les plus difficiles des Alpes, d'établir des voies de communication qui excitèrent l'admiration universelle et d'assurer à l'empire cette longue paix qu'on a appelée la paix romaine, grâce à laquelle a pu s'épanouir une merveilleuse floraison d'art dont les monuments forcent encore aujourd'hui notre étonnement. Ces célèbres voies romaines d'une hardiesse et d'une solidité

si frappantes, étaient parfois des modèles impérissables et des chefs d'œuvre de l'art technique. Elles présentaient ce caractère de force que les Romains savaient imprimer à toutes leurs œuvres. Leur réseau de routes fut donc un des éléments les plus efficaces de l'extension de l'empire. La construction, la police et l'entretien étaient très judicieusement réglementés par des ordonnances précises; des services postaux réguliers et officiels fonctionnaient au profit de l'Etat comme des communautés partielles, de petits forts protégeaient les routes militaires et des stations élevées sur les hauts cols, tels que ceux du Simplon et du Grand St-Bernard, offraient des abris aux voyageurs commerçants. Ce fut l'empereur Auguste qui développa surtout la poste romaine avec ses courriers spéciaux, comme c'est lui également qui favorisa les rapports et les communications entre la France et l'Italie en améliorant les passages des Alpes valaisannes et tout particulièrement la voie qui de Milan menait à Mayence par le Mont Jupiter ou Grand St-Bernard. Cette route, large de 8 à 16 pieds, portait de mille en mille des colonnes dites milliaires, sortes de stèles en pierre de forme cylindrique, sur lesquelles étaient inscrites les dignités de l'Empereur régnant et les distances des localités importantes. Une de ces colonnes s'érige encore en face de l'Hôtel du Petit Déjeuner de Napoléon, à Bourg-Saint-Pierre. Elle porte le texte suivant: « Au pieux, heureux, invincible et auguste empereur César Constantin, né pour le bien de la patrie. Forum de Claude du Valais 24. » Une autre pierre milliaire qui offre un intérêt spécial est celle qui fut édifiée sous Volusien et Gallus au III^{me} siècle et qui fut découverte à Sion. Elle se trouve en ce moment-ci exposée dans le rez-de-chaussée de notre Hôtel de Ville. Elle porte le Leuga XVII, qui donne assez exactement la distance qui séparait cette ville du faite du Sim-

plon. Or, comme les routes commerciales différaient à cette époque des voies militaires précisément par cette dénomination de Leuga, apposée sur les pierres milliaires, la preuve nous paraît être incontestablement donnée que si la route du St-Bernard était une route essentiellement militaire, celle du Simplon aurait été, au temps des Romains, une voie plutôt commerciale.

Parce que route militaire, la route du Grand St-Bernard était plus importante que celle du Simplon. Son utilisation fréquente est confirmée par les monnaies et les monuments qui furent découverts le long de son tracé et surtout par les vestiges d'un temple romain qui devait s'élever non loin de l'emplacement de l'hospice actuel. Contournant le massif du Mont-Blanc, la route du St-Bernard est la clef du passage à travers les Alpes Pennines. Son point culminant portait anciennement le nom de *Summus Penninus*. Ce grand chemin était, ainsi qu'on peut s'en assurer à la lecture des auteurs latins, à peu près le même que la route actuelle. Son existence est encore reconnaissable et son tracé peut être relevé. Il passait aux mêmes points remarquables, comme elle, il contournait les rives dénudées du petit lac au reflet d'acier qui baigne les murs de l'Hospice moderne. L'origine de ce nom de *Penninus* porté à la fois par la montagne et par le lac glacé, dernier reste d'un glacier disparu, nous est aujourd'hui parfaitement connue. C'est une ancienne divinité d'ordre gaulois, le dieu *Penn*, que les Romains avaient incorporé dans leur mythologie complaisante et dont ils ont fait un *Jupiter Penninus*. Le Grand St-Bernard avait donc son génie tutélaire, sorte de gardien du passage des Alpes, dont il était prudent de s'assurer la protection quand on mettait le pied sur son redoutable domaine. Ce col, qui avait pris d'abord le nom de ce génie « *Summus Pœninus* », prit plus tard celui de maître des

dieux et s'appela « Montagne de Jupiter » ou « Mont Jovis ».

On voit donc qu'aux temps des Romains la route du St-Bernard est le grand chemin de la Gaule à l'Italie, elle est la voie principale qui maintient les communications régulières entre les deux versants des Alpes et qui relie le plus directement l'empire au centre de ses possessions transalpines. Elle constituait la route principale d'étapes pour les légions romaines échelonnées le long du Rhône, du Rhin et du Danube. Et c'est précisément pour mettre cette précieuse et importante artère militaire à l'abri des actes d'hostilité que pourraient commettre les tribus toujours révoltées du Valais, que Rome avait chargé Galba d'en faire la conquête définitive. Sous l'influence des Romains, le commerce qui s'opérait par ces passages prit un magnifique essor. On exportait dans le Midi des fourrures, des fromages, de la cire, du miel, des poissons du Rhin et des esclaves, et en échange le Midi fournissait ses fins produits.

Mais les routes du Simplon et du St-Bernard, comme toutes les voies romaines, ne profitèrent qu'à un petit nombre de gens, à savoir aux grands de Rome et aux riches négociants de l'empire. Dans les provinces et dans la vallée du Rhône par conséquent, ceux qui habitaient près des routes n'avaient au contraire que des charges provenant soit de leur construction et de leur entretien, soit d'obligations envers les transports militaires, ainsi qu'envers les fonctionnaires en voyage. Il n'y a donc rien d'étonnant qu'avec le temps ces routes romaines devinrent pour les peuples à peine domptés et chez lesquels couvait l'explosion de la révolte, l'objet d'une haine générale qui se manifesta d'une manière violente lorsqu'ils purent monter à l'assaut de cet empire qui tombait en décadence et qui se désagrégeait sous le choc des grandes invasions.

Les Barbares passent et repassent.

Il est à remarquer ici que les races asiatiques et africaines qui, à diverses époques, ont envahi l'Europe et passé nos Alpes, s'avancent toujours par les mêmes chemins et marchent sur les traces les unes des autres. Leurs mouvements se sont opérés suivant des directions presque constantes qui fixent les lignes suivies par toutes les grandes expéditions militaires.

Déjà en 406, les Alémanes et les Burgondes se jetèrent dans l'Europe centrale et pénétrèrent dans la vallée du Rhône pour la dévaster. Ils semblaient devoir submerger la civilisation antique.

En 453, ce sont les Huns, conduits par Attila, ce fameux dévastateur qui se faisait appeler le « Fléau de Dieu » et qui se vantait que l'herbe ne poussait plus où son cheval avait passé. Tout est vaincu sauf l'Eglise. Le fier barbare courbe la tête devant sainte Geneviève de Nanterre, et Paris doit sa conservation à l'obstination courageuse de cette pauvre et simple fille. Attila est cependant arrêté par la civilisation romaine sur la Marne, aux Champs Catalauniques. Cette journée vit, comme aujourd'hui, les deux moitiés du monde se précipiter l'une contre l'autre. De rudes poilus, dit Gustave Hervé, ont été ceux qui sauvèrent ce jour-là la garde romaine, la civilisation et Paris naissant. Ce fut un grand miracle de la Marne. S'il en fut un second, vous en connaissez les héros. Cette Marne est le lieu où s'affrontent et se mesurent les peuples qui revendiquent l'hégémonie européenne, où se modifie l'équilibre des races et le cours des civilisations et où se décide parfois pour longtemps le sort de l'humanité tout entière.

L'Histoire, Messieurs, n'est-elle pas par la force des choses un éternel recommencement, et l'homme n'est-il

pas voué à refaire toujours les mêmes douloureuses expériences?

En 574, ce sont les fiers Lombards qui égorgent et qui crucifient. La vision de leurs carnages, l'image des morts sans sépulture, des blessés agonisants, l'affreux spectacle du meurtre prémédité et de l'incendie, l'enfer du champ de bataille, les misères de l'invasion, emplissent d'épouvante et de fureur les peuples de la Gaule et de l'Helvétie, qui se soulèvent magnifiquement contre ces hordes sauvages et dévastatrices.

Enfin, en 900, ce sont les Sarrasins Maures qui arrivent d'Afrique par le sud de la Gaule, après avoir conquis l'Espagne. Ils menacent d'étouffer les seuls foyers de liberté, de science et de beauté qu'il y eût en ce temps dans le monde. Ils avancent, balayant tout, sur leurs petits chevaux rapides comme le vent. Si personne ne les arrêtait, dit Gustave Hervé, l'Europe devenait musulmane et la civilisation latine s'endormait dans la paix de l'Islam, qui est comme la paix des tombeaux. Si je voulais raconter tous les maux que les Sarrasins ont fait souffrir à mes compatriotes, dit un chroniqueur du temps, je remplirais un livre. Et un autre moine ajoute: Le nombre de ceux qu'ils mirent à mort est si grand que nul ne le peut compter, sinon Celui qui a écrit leurs noms sur le Livre de vie. Ils occupent tous les passages des Alpes depuis la Méditerranée jusqu'aux montagnes des Grisons. Le Grand St-Bernard et le Simplon et tous les passages du Valais sont entre leurs mains. Mais leurs crimes, leurs pillages, leurs vexations, leurs attentats soulevèrent l'indignation et la fureur des peuples et des rois. L'Europe tout entière se dressa contre ces barbares pour briser leur armure et abattre leur puissance militaire. Charles Martel les écrasa à Poitiers.

Une civilisation qui ne veut pas être submergée trouve

l'épée d'un grand chef et dans ces moments solennels, aujourd'hui comme hier, les nations qui veulent vivre se lèvent et se dressent, et en un jour fixent leur destinée et écrivent leur histoire pour un et parfois plusieurs siècles.

Dans ses défenses naturelles, débarrassées de ces pirates, encore que quelques éléments partiels se soient assimilés aux populations indigènes, l'Helvétie et toutes les contrées du Valais jouirent dès lors de la tranquillité et de la paix, mais de ces temps calmes et relativement heureux, on possède des renseignements vagues, incertains, et il faut attendre le moyen-âge pour trouver des indications un peu plus précises concernant le mouvement qui s'opérait par les cols de nos Alpes.

Bien qu'elle n'offrait qu'une viabilité et un roulage très médiocres, la route du Grand St-Bernard prit dès ce moment, grâce aux améliorations dont elle fut l'objet et grâce à une certaine sécurité dont bénéficiaient les pèlerins et commerçants, une importance toujours grandissante. Les caravanes s'allongent hâtives sur ce chemin difficile. Aux péages d'Aoste et de Martigny, dit l'histoire, on voit passer chevaux et mulets chargés de cuirasses, d'écus, de lances, d'éperons, de freins, d'épées et de métaux qui viennent de France et d'Angleterre; du plomb, de l'étain, du fer, du cuivre, du sel aussi, sans parler des animaux comme le faucon et même les singes, pour lesquels on paye un droit de 12 deniers par tête. C'est une période relativement heureuse et tranquille, car les voyageurs, les pèlerins et commerçants se risquent parfois témérairement à franchir en tout temps ce passage. Leur nombre doit être très considérable puisque c'est à cette époque que saint Bernard de Menthon, dont la noble et charitable inspiration fait l'admiration du monde entier, éleva sur le Mont-Joux ou Grand St-Bernard cet hospice qui servit de refuge à tant de malheureux et qui,

à l'aide de ses fameux chiens à l'instinct si merveilleux, permit de sauver de la mort tant de voyageurs harassés et surpris par les neiges, et tant de pèlerins égarés et battus par la tempête et par le vent des glaciers. « Durant tout le moyen-âge, dit l'historien Barbey, cet hospice accueillit un nombre considérable de passants: pèlerins fiévieux de contempler les plaines de l'Italie et d'atteindre la Ville Sainte, soldats pesamment chargés, marchands accompagnant leurs coffres et leurs ballots, campagnards rapportant au logis les provisions de l'année: tous étaient reçus, soignés et restaurés.

Cette maison hospitalière abrita, d'autre part, tous les grands hommes de la terre. C'est par le St-Bernard que passent les évêques, les papes, les princes et les rois. Comme Charlemagne qui, en l'an 800, avait franchi le Grand St-Bernard, c'est Henri IV qui, en 1076, prend, au cœur de l'hiver, le chemin de Canossa pour aller implorer du pape Grégoire la levée de l'excommunication fulminée contre lui; c'est Henri V le Parricide qui va en Italie se faire couronner par le pape; c'est Frédéric Barberousse; c'est l'empereur Sigismond qui d'Aoste passe le St-Bernard pour se rendre en Allemagne.

On voit donc que, malgré la terreur qu'inspire la vue de ces montagnes sauvages et gigantesques, malgré les graves dangers que courent les voyageurs et les commerçants, qui parfois sont violemment attaqués et rançonnés, la route du Grand St-Bernard est la voie que suivent de préférence les princes et les prélats, et d'une manière générale tous les hommes du Nord: Français, Allemands, Anglais, Scandinaves et Flamands. Cette voie était ainsi devenue un lien international et notre pays des Alpes formait déjà une terre spéciale sur laquelle se reposaient et se retrouvaient les différentes races de l'Europe. On peut croire que cette terre devint accueillante, puisque le

trafic de ce passage des Alpes prit dans le courant du moyen-âge un développement considérable. C'est que les évêques de Sion qui, dès le XI^{me} siècle, exerçaient la souveraineté temporelle sur la partie supérieure de la vallée du Rhône, et les princes de Savoie, qui étaient apanagistes de la région inférieure de notre canton, comprirent tous deux l'importance de leurs missions, l'utilité de favoriser le mouvement commercial qui s'opérait par les routes et les chemins des Alpes, et le parti qu'ils pouvaient tirer de ces voies internationales. Sachant bien que les relations amicales amènent naturellement les affaires commerciales et que les voies de communication sont le premier facteur de l'accroissement de la richesse d'un pays, ces princes et ces prélats, à l'initiative et à l'activité desquels il convient de rendre hommage, s'empresèrent de conclure des traités avantageux avec les pays limitrophes et de réagir contre l'inertie des populations ignorantes qui ne voyaient pas que les dépenses affectées à la réfection de ces fameux passages avaient leur contre-valeur dans les avantages nombreux qu'offrait une circulation plus intense des voyageurs et un transport plus étendu des bagages et des marchandises.

L'influence qu'exercèrent les évêques de Sion sur le développement économique du Valais se manifesta d'une manière spécialement brillante avec le Cardinal Mathieu Schinner, qui sut voir et signaler l'importance européenne qu'offrait l'utilisation de nos passages alpestres. Dans de précieuses notes historiques qui mériteraient d'être mieux connues ⁽¹⁾ pour que chaque Valaisan pût en apprécier la valeur, le colonel Jean-Charles de Courten dit qu'il n'est pas téméraire d'affirmer que l'attitude de ce puissant évêque de Sion, lors des guerres d'Italie, était dominée

(1) Ces notes sont publiées à la suite du travail de M. de Preux, p. 78 et suivantes. (*Réd.*)

par le souci de l'équilibre des forces en Europe, équilibre indispensable alors comme aujourd'hui au libre développement des petits peuples. Le génial Cardinal voyait la France devenir trop puissante, il comprenait que cette nation tiendrait à s'assurer par le Valais des communications sûres et faciles avec ses possessions transalpines; aussi, guidé par la pensée de sauvegarder la liberté et l'indépendance de son pays natal, ne cessa-t-il de déployer tous ses efforts et d'exercer son action politique pour maintenir cet équilibre de forces et écarter ainsi la menace redoutable qu'il entrevoyait. Il se montra, dans ces circonstances rendues plus difficiles encore par l'opposition à laquelle il se heurtait dans sa propre ville de Sion en la personne de Georges Supersaxo, non seulement le fils dévoué de son Eglise, mais homme d'Etat avisé et patriote éclairé.

L'épopée napoléonienne devait, trois siècles plus tard, apporter la preuve et la démonstration de la justesse de ses vues et de ses appréciations.

Sous le règne de ces puissants prélats, les pèlerins et commerçants gravissent donc en foule les cols de nos Alpes. Les routes du Simplon et du St-Bernard acquièrent une importance inconnue, elles accusent un trafic actif, incessant, exceptionnel, et les villes et les bourgs qui en constituent les principales étapes deviennent des centres où s'opèrent les ventes et les échanges et où passent, et souvent s'arrêtent les convois de bêtes de somme qui, d'Italie, vont apporter aux gens du Nord les bijoux, les étoffes et les tissus de fils et d'argent que les croisades et que les pays d'Orient si rayonnants de beauté, de soleil et de couleur ont fait entrevoir à leurs yeux émerveillés. Le prince-évêque a fait de ce Sion si pittoresque, qu'entourent de puissantes murailles dont quelques vestiges apparaissent encore, un bourg prospère dont les foires et

les marchés attirent le commerce et la richesse. Il y a des hôteliers à Sion, des médecins, des prêteurs, quelques artisans, des fonctionnaires péagers et métraux, quelques étrangers lombards, savoyards, et surtout des commerçants venus d'Italie qui s'arrêtent à la souste de la cité épiscopale.

Et le comte de Savoie a fait de Villeneuve la tête de ligne de la route du St-Bernard que marquent sur toute sa longueur les hospices, les refuges et les stations de péage. C'est une cité puissante. Les balles de marchandises qui viennent d'Italie sont triées: on expédie par le lac celles qui doivent être transmises à Genève et à Lyon; on sépare celles qui par Lausanne, Orbe et Pontarlier sont destinées à la Bourgogne et au Nord de la France, de celles qui par Vevey et Moudon seront dirigées sur Bâle et l'Allemagne.

Au point de jonction de ces routes commerciales, une ville importante avait surgi, tout comme l'on voit aujourd'hui s'édifier les puissantes cités aux bifurcations des grandes voies ferrées.

Le développement de cette cité de Villeneuve, qui découlait naturellement de sa position de tête de ligne de la route du St-Bernard, avait fait comprendre au prince de Savoie l'avantage dont il bénéficierait s'il disposait également de la route du Simplon que détenaient les Haut-Valaisans. En dehors des revenus qu'offraient les péages, les droits de souste et de roulage, il convoitait une nouvelle voie de communication dont l'importance grandirait avec le développement continu et progressif des relations internationales. C'est guidé par cette pensée qu'à tant de reprises ces princes s'efforcèrent d'étendre leur domination sur le Valais oriental.

Notre pays aurait dû, à leur sens, être asservi pour servir les intérêts économiques de la Savoie, comme plus

tard le St-Gothard aurait dû se prêter à l'extension des droits de la maison de Habsbourg.

Aujourd'hui les mêmes faits d'ordre politique et économique et la Belgique devrait mourir pour permettre aux Autriches de bénéficier librement du port de Salonique et la Belgique devrait mourir pour permettre aux Germains de disposer du grand port d'Anvers.

Mais la grande prospérité de nos voies alpestres ne fut pas de très longue durée, car un événement important avait provoqué insensiblement la décadence des routes du Simplon et du Grand St-Bernard. Ce fut l'ouverture du Col du Gothard, dont l'origine est obscure, mais qui, dès qu'il commença d'être utilisé, devint, pour des raisons politiques et géographiques, la principale voie de communication entre la Suisse centrale et la Léventine et le Milanais. Le St-Gothard est, il faut le reconnaître, l'artère la plus directe entre les peuples germains et les peuples italiens, aussi semble-t-il fort curieux qu'il n'ait été découvert qu'après les autres cols rivaux et qu'il ne soit apparu dans l'histoire qu'à une époque beaucoup plus récente. Son importance commerciale est due à sa position centrale relativement à l'ensemble des Alpes. C'est un point d'où rayonnent les grandes vallées du Rhône, du Rhin, de la Reuss et du Tessin, et c'est de ce massif que se détachent ces grands fleuves européens qui s'écoulent dans les profondes coupures des chaînes des Alpes bernoises, valaisannes, glaronnaises et grisonnes.

Comprenant l'importance de ce col, les empereurs d'Autriche, qui pendant longtemps furent maîtres de notre pays, favorisèrent de tous leurs efforts le trafic de cette voie qui traversait leurs Etats et qui leur permettrait peut-être d'étendre leur domination sur les passages orientaux. Mais leur espoir fut déçu, car les Confédérés, peuple de bergers et de paysans, chassèrent l'opresseur

mieux armé et plus fort. Grâce à leur énergie farouche, ils arrivèrent à se gouverner eux-mêmes, comme ils croyaient en avoir le droit, et s'empressèrent dès lors de vouer tous leurs soins à maintenir et à accroître le mouvement économique qu'offrait ce grand passage et à lui donner une importance toujours plus grande. Celui-ci fut donc pour les Suisses un lien puissant et une source d'avantages financiers.

C'est en vain que l'Evêque de Sion s'était efforcé de ramener le trafic sur son territoire par des facilités douanières, par des améliorations de routes et des escortes plus sûres, l'équilibre fut définitivement rompu au profit du St-Gothard qui absorba la majeure partie du mouvement qui s'effectuait autrefois par les cols du Simplon et du Grand St-Bernard, et qui maintint dès lors sa prééminence.

Cette lutte d'influence économique qui éclata entre ces voies de terre renaît aujourd'hui sous une forme non moins vive entre les voies ferrées du Simplon et du St-Gothard. Les groupements « Pro Sempione » et « Pro Gothardo » en sont les organes de combat.

La circulation internationale s'étant donc détournée au profit de la Suisse centrale par le Gothard qui constituait une voie très préjudiciable aux passages valaisans, la vie va s'arrêter sur les bords du lac Léman, ainsi que dans la vallée du Rhône. Nos habitants détournent les yeux de ces routes désertes qui ne leur procurent plus aucun profit et se consacrent à la culture de leurs terres. On étend les champs de céréales, ainsi que les zones d'arbres fruitiers et de légumes, et la vigne recouvre peu à peu les versants du lac, ainsi que les côteaux de la rive droite du Rhône. Désormais nos paysans vont vivre simples et modestes des produits de leur sol que leur travail et leur activité rendront toujours moins ingrats, jusqu'à ce que de nouveaux événements politiques et militaires viennent

redonner aux passages du Simplon et du Grand St-Bernard une importance et une jeunesse nouvelles.

Il ne nous convient pas, dit l'historien Gilliard, de déplorer trop cette décadence de nos passages des Alpes valaisannes, car l'effacement de nos régions devait avoir des conséquences inattendues. Le trafic que nous perdions alla augmenter celui qui passait par le pays des Confédérés. Cela contribua à les enrichir, cela les rendit plus forts et par là plus libres. Et c'est ainsi que, un peu malgré nous, il est vrai, nous avons fourni d'importantes ressources à la Suisse en formation. Sans le savoir et sans le vouloir, nous nous sommes aidés à constituer l'édifice qui devait nous abriter un jour, car les phénomènes économiques ont de ces répercussions lointaines que seul le temps permet d'apprécier.

Comme je vous l'ai dit, Messieurs, des faits nouveaux d'ordre politique et militaire devaient redonner à nos routes et passages leur prospérité d'antan. C'est la Révolution française, c'est l'instauration de la république à Paris, c'est la lutte entre ce nouveau régime et les alliés allemands, russes et autrichiens et ce sont enfin les triomphes impressionnants et les victoires sensationnelles du général Bonaparte.

Le 18 brumaire, Napoléon, de retour d'Egypte, était nommé « Premier Consul ».

Examinant la carte de la région montagneuse qui sépare la France de la Lombardie et du Piémont, le Corse génial voit d'un coup d'œil que pour battre l'armée austro-russe du général Mélas qui campe dans la Haute Italie, il doit établir un plan de campagne dont la base d'opération soit la vallée du Rhône. Il charge immédiatement quelques généraux de visiter les Alpes et d'en reconnaître les passages. Le général Marescot parcourt le Valais et spécialement le val d'Entremont, et examine minu-

tiusement dans quelles conditions une armée munie d'artillerie pourrait remonter la vallée du Rhône, franchir les Alpes et pénétrer dans les plaines de la Lombardie.

Encore que la route du Simplon lui eût permis de mieux frapper son adversaire et lui eût ouvert les portes d'une des plus belles parties de l'Italie, Bonaparte dut renoncer à l'utiliser, vu son mauvais état d'entretien et vu les difficultés matérielles auxquelles il se serait heurté pour faire passer une armée aussi importante. Il organise son expédition audacieuse, fait défiler ses 40,000 hommes à Genève en colonnes sévères ininterrompues et impressionnantes par les longues séries de pièces d'artillerie, de chars de munitions et de subsistances qui les accompagnent. Le 12 mai 1800, le Premier Consul était à Lausanne, le 21, après avoir été aimablement reçu chez les moines de Martigny et après avoir vu s'éloigner son avant-garde que conduit le fameux Lannes, dit l'Enfant chéri de la Victoire, il passe la revue de ses grenadiers pour gravir à son tour le chemin du Grand St-Bernard. Par la victoire de Marengo, à laquelle le mouvement habile du général Desaix fut si heureusement décisif, l'armée autrichienne était rejetée hors du Piémont, la France était maîtresse de la Haute Italie, et Napoléon faisait une entrée triomphale dans la ville de Milan. Au bénéfice de l'heureuse expérience du Grand St-Bernard, le Premier Consul sait dès lors l'avantage précieux et considérable qu'offrirait l'établissement d'une grande voie stratégique et commerciale qui assurerait une communication directe et aisée entre Paris et Milan.

Il rêve, ou plutôt il veut la création de la route du Simplon.

Aussi le 7 septembre 1800, promulgue-t-il un arrêté dont l'idée directrice est de mettre à la disposition de la France une route militaire qui lui permit de franchir ra-

pidement les Alpes avec des armées puissantes doublées de grands convois d'artillerie. Ce décret, conçu en termes précis et autoritaires, fixe définitivement son intention. Le voici :

« Bonaparte, Premier Consul de la République, arrête :

» Le chemin depuis Brigue à Domo d'Ossola sera rendu praticable pour les canons. Le général de division Turreau sera chargé de prendre toutes les mesures pour activer l'exécution de ce travail. Deux brigades d'ingénieurs des Ponts et Chaussées de France seront mises sous ses ordres. »

Soldat de la Révolution, Turreau avait donné des preuves éclatantes de ses qualités militaires surtout dans la bataille de Marengo où, comme tous les autres chefs, il sut pratiquer avec une rare intelligence la solidarité, soutenant, complétant logiquement les efforts réciproques; il avait, d'autre part, montré son violent attachement à la République dans la manière ferme, voire même cruelle avec laquelle il sut maîtriser les Chouans, royalistes de la Vendée, et très habilement il avait su voir en Bonaparte le grand chef dont la France reconnaît le génie. Touché de cette foi qu'il avait devinée et de cette admiration dont il se sentait être l'objet, Napoléon voulut y répondre en lui confiant la mission de réaliser l'œuvre grandiose qu'il avait projetée. Mais, pour assurer la réussite de la conception technique et pour faciliter l'exécution des nombreux ouvrages d'art que commanderait une région aussi accidentée, il lui adjoignit Nicolas Céard, ingénieur du Département du Léman, qui, avec son adjoint, l'ingénieur Lescot, acquit dans l'histoire de cette route la place prépondérante par la conscience et la hardiesse avec lesquelles il sut remplir ses obligations et prendre ses responsabilités. Après avoir parcouru la région avec ses collaborateurs, de manière à fixer les points

forcés, à déterminer les lignes générales du tracé, à préciser l'emplacement des ouvrages principaux et à discuter l'organisation et la distribution du travail, Turreau s'établit à Doma d'Ossola et décida de confier à la brigade que commandait l'ingénieur Lescot la section comprise entre Brigue et Algaby, et à la deuxième brigade que dirigeait l'ingénieur Duchêne le reste du parcours qui s'étendait d'Algaby à Domo d'Ossola. Ces dispositions étaient judicieuses, mais l'erreur commise par Turreau fut de ne pas arrêter un plan d'ensemble qui lui permit d'établir et de bien connaître, avant toute exécution, les conditions techniques de son œuvre. Aussi, malgré l'entrain que témoignèrent ses officiers et ses ingénieurs, malgré le courage et la vaillance qu'ils révélèrent dans cette nature âpre et sauvage, malgré les efforts et les fatigues qu'ils endurèrent dans cette lutte opiniâtre contre les difficultés de la montagne pour remplir habilement leur mission, des rivalités, des dissentiments et des intrigues surgirent à regret. Les pouvoirs étant mal définis, chacun entendait imposer ses idées qu'il croyait être nécessairement les seules acceptables et chacun voulait avoir l'honneur d'avoir conçu le meilleur projet.

Néanmoins, le 22 mars 1801, les premiers coups de pioche furent donnés sur la place de l'église de Brigue-Glis.

Mais Céard, qui y assistait, se rendit compte qu'aucun plan général n'avait été minutieusement dressé et discuté, que des erreurs irréparables s'étaient accumulées, que d'autres plus graves encore allaient être commises, et qu'aucune étude attentive n'avait été faite pour mettre cette route, qui était destinée à laisser passer en tout temps l'artillerie, à l'abri des coulées et des pressions des avalanches. C'est lui qui eut l'heureuse idée d'édifier ces fameuses galeries couvertes qui font encore aujourd'hui,

par leurs lignes esthétiques, l'admiration des passagers, et par leur construction ingénieuse, l'étonnement des techniciens. Aussi, à la période militaire marquée par les faits de l'autoritaire Turreau qui provoquèrent l'aversion des Valaisans, succéda la période civile à laquelle présidèrent l'énergie intelligente et la volonté soutenue de Nicolas Céard. Celui-ci se hâta d'élaborer un plan d'ensemble en l'adaptant au mieux aux ouvrages déjà entrepris, de donner à l'exécution de l'œuvre l'unité de contrôle et de direction qui lui paraissait indispensable et de lui assurer le degré de perfection qui devait correspondre à la grandeur du génie qui l'avait conçue et ordonnée.

C'est à ce moment-là que la route du Simplon perdit un de ses meilleurs pionniers, un des serviteurs les plus zélés et les plus actifs, celui auquel revient peut-être plus qu'à Céard l'honneur d'avoir conçu ce monument grandiose. L'ingénieur Lescot, qui avait démontré une fermeté de caractère rare et un courage très prononcé, qui ne reculait devant aucun effort ni aucune fatigue pour assurer la réussite de ses conceptions, succomba à tant d'épreuves et fut enseveli dans le cimetière de la vieille église de Brigue. Ce fut un grand deuil pour la population de Brigue et du Valais tout entier, car l'amabilité et la bonne grâce du « Commandant français », comme on l'appelait, lui avaient gagné tous les cœurs. Un de ses collègues a dit de lui: « Il sut se concilier l'amour et l'estime de ceux qui l'ont connu et pour lesquels la douce amitié et l'intègre probité sont en honneur. » Et le fils de Céard ajoute: « Belle France, quel est le lieu, tant ignoré soit-il, qui dans les temps modernes n'ait pas reçu la dépouille de quelqu'un de tes enfants! »

Les événements actuels donnent aujourd'hui à cette pensée une expression spécialement touchante.

Mais en dépit des difficultés considérables auxquelles

il se heurtait, et malgré la méfiance et la résistance que manifestait à l'égard de cette grande voie militaire la population du Valais, Céard redoublait d'activité, encouragé par l'espérance de l'ouvrir bientôt aux armées de Napoléon qui, dès l'année 1804, avait revêtu la toge impériale.

Enfin, le 15 septembre 1805, quelques semaines avant la bataille d'Austerlitz, le cri de victoire s'échappait de Brigue et allait apprendre au grand maître l'achèvement de l'œuvre grandiose. « Vous pouvez annoncer à Sa Majesté l'empereur, écrivait Céard au Directeur des Ponts et Chaussées à Paris, qu'il n'y a plus d'Alpes. Le Simplon est ouvert et j'attends l'artillerie. Il y a plus de 19 siècles que Jules-César ordonna à Galba, son lieutenant, d'ouvrir cette communication, Bonaparte en a aussi conçu le projet et l'a fait exécuter. La postérité aura peine à croire qu'avec 6 millions on ait ouvert 16 lieues de grande route percées entièrement dans le rocher à travers des montagnes hérissées de tous les obstacles que la nature semble y avoir entassés et que ce prodigieux ouvrage ait été exécuté dans l'intervalle de 5 campagnes ou de 22 mois de travail. »

Entraîné le long du Danube par ses ambitions guerrières, Napoléon ne put venir en personne admirer son entreprise et présider à son inauguration. Celle-ci se fit toutefois avec un grand apparat en présence de M. Eschasseriaux, résident français à Sion, et de M. Augustini, le grand bailli de la République du Valais. Le procès-verbal qui fut rédigé disait: « Cette route est une des grandes conceptions de Sa Majesté, un monument de la hardiesse du génie français et peut servir dès ce moment à la communication et à la défense de la France et de l'Italie. »

Ce chef d'œuvre du génie civil, auquel plus de 5000 ouvriers travaillèrent durant 5 étés consécutifs, a coûté,

avec ses voies d'accès, plus de 18 millions de francs. Il est remarquable par la hardiesse de son tracé, par son parcours dans les gorges et le long de pentes escarpées, par ses tranches taillées dans le roc, par sa chaussée magnifique, par ses 22 ponts, par ses 9 maisons de refuges, par ses travaux de défense contre les avalanches et par ses 10 galeries en rocher dont la plus originale est la galerie Joseph, établie par Céard et poursuivie par l'ingénieur valaisan Venetz, et dont la plus grandiose est la galerie de Gondo, qui est considérée comme le plus parfait des ouvrages d'art qui y ont été édifiés. Aussi est-ce sur le frontispice rocheux de celle-ci que le touriste, amateur des belles choses et de leur histoire, voit gravés ces mots : « Via Napoleone », qui lui rappellent que l'homme génial qui ordonna l'exécution de ce monument remarquable est le grand Empereur Napoléon.

Je vous ai dit que les Valaisans avaient toujours manifesté une grande défiance et opposé une certaine résistance à l'égard de l'exécution de la route du Simplon. J'ajouterai qu'ils n'y ont guère participé et qu'ils semblaient ne lui porter aucun intérêt. Cette attitude que d'aucuns jugeront étonnante, voire même critiquable, trouve cependant son explication naturelle dans les sentiments de profonde indépendance qui caractérisent le peuple de nos vallées. Caché derrière ses montagnes, le peuple valaisan, qui a su conserver ses vertus essentielles et ses qualités primordiales de simplicité, de rusticité même, le peuple valaisan, dis-je, est jaloux des libertés qu'il respire jusque sur les cimes les plus élevées; aussi ne baissera-t-il jamais la tête, au risque de devoir au refus de ce geste perdre ses meilleurs enfants. Ce sentiment de farouche indépendance est né, au reste, de l'histoire du pays, de son organisation politique intérieure, de ses conditions géographiques et des événements locaux. Il est à

ce sujet intéressant de savoir que le régime féodal arriva à reconnaître l'indépendance des évêques de Sion et des seigneurs, et que les troubles qui éclatèrent entre ces deux puissances consacèrent la souveraineté, les privilèges et les libertés des communes, car pour devenir maître de ses adversaires, l'évêque, pouvoir absolu et théocratique, dut s'appuyer sur le peuple qui prit dès lors conscience de sa force et de ses droits. Grâce au développement de ses institutions démocratiques, le Valais avait fini par former une sorte de confédération de 7 petits Etats qu'on appelait les Dixains, qui constituaient de petites républiques puissantes. Celles-ci jouissaient de précieux droits; elles étaient administrées par des autorités spéciales et elles se mesuraient sans cesse les unes avec les autres dans des rivalités pacifiques. Les patriotes valaisans qui présidaient aux destinées de ces Dixains, s'attachant toujours à l'idée de l'initiative populaire et de l'autonomie locale, s'inspirèrent toujours du désir ardent de mettre aux mains du peuple la direction et la défense des intérêts publics.

Or c'était l'avis populaire que la création de cette voie militaire entraînerait l'asservissement du pays et la perte de son antique et précieuse liberté. Les Valaisans croyaient que ceux qui s'appliquaient à aplanir leurs montagnes chercheraient ensuite à exercer leur puissance dominatrice, ils étaient donc naturellement méfiants à l'égard d'un régime qui s'inspirait de la force, aussi pensaient-ils devoir opposer la résistance la plus opiniâtre à ce qu'ils croyaient être une tentative d'assujettissement.

Ils étaient inquiets. L'œuvre était impopulaire.

Au surplus, fiers et orgueilleux d'un si grand passé qu'éclairait d'une lueur émouvante les sacrifices consentis et les courageux efforts accomplis pour disposer librement de leurs destinées, les Valaisans n'ont jamais admis

volontiers qu'on touche à leurs barrières naturelles qui ont contribué à rendre leur patrie plus forte et mieux respectée. C'est que, comme l'a dit si éloquemment M. le conseiller national de Montheys: « Ils sont les fils de ces montagnes qui font aimer la liberté, de ces régions élevées que les vues providentielles ont placées au-dessus de l'atmosphère des misères et des souffrances humaines. Ils veulent garder leur indépendance et leur histoire, car ils aiment la croix de Dieu et la croix fédérale. » Et c'est, avouons-le, ce même sentiment de fière indépendance qui entraîna les Valaisans, comme tous les Suisses, lorsque en août 1914, au moment de la fatale décision, ils se levèrent si magnifiquement pour la défense de leur idéal national, et c'est encore cet amour profond de la liberté qui leur permet aujourd'hui, pour protéger leur honneur, leurs intérêts vitaux et l'intégrité de leur territoire d'opposer, au milieu de cette Europe en délire, une barrière de jeunes cœurs aux flots ensanglantés de deux races qui s'entredéchirent.

La crainte qu'éprouvaient les Valaisans était donc bien explicable, encore que le Directoire, comme Napoléon ensuite, eurent successivement affirmé leur volonté de ne toucher en rien aux institutions démocratiques du pays. Et c'est bien parce que les Valaisans croyaient que l'indépendance dont ils bénéficiaient encore ils la devaient à Napoléon qui semblait vouloir laisser à ce peuple fier et libre la mission de défendre ses Alpes, que le pouvoir exécutif avait élaboré la loi du 1er décembre 1804, qui ordonnait l'exécution d'un monument en l'honneur du nouvel empereur des Français. Par cette marque de reconnaissance, les Valaisans espéraient éviter ou sinon ajourner l'échéance des décisions qu'ils redoutaient. Ce document est ainsi conçu:

« La Diète de la République du Valais,

» Sur la proposition préalable et constitutionnelle du Conseil d'Etat,

» Voulant consacrer par un monument éternel la reconnaissance de la République du Valais envers Napoléon Bonaparte, restaurateur de son indépendance,

» Considérant qu'il ne peut être choisi à cet effet une époque plus mémorable et en même temps plus chère à la République que celle du couronnement de cet illustre prince: Ordonne:

» Il sera érigé sur le Mont St-Bernard, ainsi que sur celui du Simplon un monument à la gloire de Napoléon Ier Empereur des Français avec cette inscription: « A » Napoléon Ier, la République du Valais reconnaissante. »

Ce monument, qui est formé d'une plaque de marbre noir, se voit encore sur le palier qui précède le salon de l'Hospice du Grand St-Bernard.

Mais une fois que le Simplon fut ouvert, que les princes et généraux y défilaient, que des corps de troupes le parcouraient sans cesse, qu'un service de poste et de relais fonctionnait régulièrement, que des refuges et des abris de cantonnier s'édifiaient sur tout le trajet, Napoléon, s'appuyant sur des rapports et des messages certainement inexacts, se crut obligé de s'assurer la possession de ce passage, pour maintenir cette grande route qu'il avait fait établir avec tant de peines et que les Valaisans, lui disait-on, se refusaient à entretenir. Sous cette fausse impression et ne pouvant dans les circonstances du moment apprécier l'étendue et la valeur des motifs qu'on lui exposait, heureux peut-être de saisir le prétexte ou la raison qui s'offrait, Napoléon signa, le 15 novembre 1810, le décret de réunion du Valais à l'empire français.

« Considérant, disait-il, que la route du Simplon qui

réunit l'Empire à notre royaume d'Italie est utile à plus de 60 millions d'hommes; qu'elle a coûté à nos trésors de France et d'Italie plus de 18 millions, dépenses qui deviendraient inutiles si le commerce n'y trouvait commodité et parfaite sûreté, Nous décrétons et ordonnons ce qui suit:

» Le Valais est réuni à l'Empire. Ce territoire formera un Département sous le nom de Département du Simplon. »

L'obstacle qui empêchait la jonction et le rapprochement de la France et de l'Italie était enlevé. Le passage avait tué la nation. C'est ce que dans des circonstances assez semblables 300 ans auparavant le cardinal Schinner avait su prévoir et empêcher.

Si les Valaisans perdaient ainsi leur indépendance, ils reconnurent bientôt que la chaîne qui les reliait à l'Empire était relativement douce. Les préfets qui s'y succédèrent, loin d'exercer une autorité tracassière, témoignèrent au contraire de beaucoup de tact, de prévenance et d'habileté, aussi surent-ils se faire respecter, et le peuple leur exprima une réelle reconnaissance de maintenir presque intégralement les institutions établies. Les préfets étaient en réalité des organes représentatifs de l'empire dont le rôle était moins de gouverner proprement dit que de veiller à ce que la France possédât sans contestation le libre passage des Alpes et que la route du Simplon spécialement fût l'objet des plus grandes sollicitudes de la part des autorités constituées. Et c'est ainsi que le comte de Rivaz, député du Département du Simplon au Corps législatif à Paris, pouvait répondre, non sans une certaine ironie sans doute, à Napoléon qui lui demandait ce que pensaient les Valaisans du nouveau régime: « Sire vous les traitez avec tant de bonté, qu'ils ne peuvent qu'être satisfaits. »

Napoléon attachait une grande importance au jeune Département qu'il avait créé, aussi choisit-il les préfets parmi les hommes et les magistrats les plus éminents de France. Il avait appelé tout d'abord à ce poste Château-briand, l'auteur de tant d'œuvres littéraires dont la réputation est mondiale, lorsqu'un dissentiment surgit entre eux à propos de la condamnation du duc d'Enghien, qui fut, comme vous le savez, fusillé dans les fossés de Vincennes. Le grand écrivain n'avait pu s'empêcher de flétrir l'exécuteur responsable. Le premier préfet fut Derville-Malécharde, dont l'administration fut très conciliante. C'est lui qui, en août 1812, adressa un Mémoire administratif à tous les maires du Département pour les informer que les routes se divisaient en routes impériales et routes départementales. Il n'existe, dit cette missive, dans le département du Simplon, que deux routes impériales :

1^o La route de 1^{re} classe N^o 6 de Paris à Rome et à Naples par Sion, le Simplon et Milan, traversant toute la vallée du Rhône depuis St-Gingolph jusqu'à la limite du royaume d'Italie.

2^o La route de 3^{me} classe N^o 204 de Turin à Martigny et à Genève par le Grand St-Bernard.

Le successeur de Derville-Malécharde fut le comte de Rambuteau qui avait été Chambellan de l'Empereur et qui devint plus tard préfet de la Loire, de Montauban, député de l'Ain, puis préfet de la Seine. C'était un homme d'une exquise courtoisie et d'une très haute culture. Il dirigea son département avec tant d'intelligence et de bonté qu'il sut gagner la sympathie de tout le peuple valaisan qui garda de lui le souvenir le plus agréable. Il ne cessa de parcourir le pays pour voir les améliorations à réaliser et les réformes à introduire. Il s'efforçait surtout d'augmenter le bien-être des populations et d'y

faire régner une meilleure hygiène, de favoriser le développement physique et intellectuel du peuple et de secourir les pauvres en les aidant personnellement s'il ne pouvait leur procurer le travail profitable. Sa mission en Valais fut au reste grandement facilitée par le fait que son beau-père, le comte Louis de Narbonne, avait eu, en sa qualité de Ministre de la guerre sous Louis XVI, de nombreuses relations avec les gardes suisses et les régiments valaisans qui étaient au service de la France. Dans ses mémoires, Rambuteau raconte qu'il inspecta la route du Grand St-Bernard avec un extrême intérêt, escorté par les deux mêmes guides qui avaient accompagné l'Empereur au fameux passage de 1800. A l'Hospice, il contempla avec recueillement le mausolée que l'on voit aujourd'hui encore sur la tombe du général Desaix, qui par sa vaillance assura la plus belle victoire de Bonaparte. Plus tard il gravit la route du Simplon, et c'est à la suite de cette inspection que dans le ravissement qu'avait suscité en lui la vue des prodigieux travaux accomplis, il écrivait: « J'ai parcouru cette route merveilleuse qui permet d'aller au trot en 8 heures de Brigue à Domo d'Ossola en traversant les sommets des Alpes par une véritable allée de jardins. »

Il n'occupait ses fonctions que depuis quelques mois seulement que la nouvelle des insuccès français se répandait en Europe. L'étoile du grand empereur pâlisait et avec la bataille de Waterloo, dont le souvenir évoque d'épouvantables hécatombes, les armées françaises repassaient le Rhin, serrées par ces mêmes alliés qu'elles avaient vaincus tant de fois. Les Français évacuèrent la Lombardie en utilisant nos cols et en suivant dans leur retraite cette belle route du Simplon qu'ils avaient pourtant créée pour y faire passer leurs armées glorieuses. Rambuteau lui-même dut songer à la retraite, et la veille

du jour de Noël, le 24 décembre 1813, il dut quitter Sion précipitamment et passer les cols de la Forclaz et du Châtelard pour atteindre Chamonix, Chambéry et le cœur de la France.

Le Département du Simplon n'existait plus et de ses cendres renaissait la République du Valais. Sa liberté étant reconquise, mais soucieux de sauvegarder plus sûrement son indépendance, le Valais demanda alors, à la Diète fédérale, d'être incorporé à la Suisse, et le 4 août 1815, il formait le 20^{me} canton de cette Confédération helvétique avec laquelle, comme dit l'historien Oeschli, il avait depuis si longtemps lié son sort en en devenant le compagnon fidèle dans la joie, dans la peine, dans la guerre et dans les alliances.

Quel a été, dès lors, le sort de la route du Simplon? La réponse nous a été donnée par le fils de Céard qui, dans ses mémoires, dit: « Le temps est un grand maître et les événements qu'il traîne après lui modifient bien les opinions et les premières impressions des hommes. Cette route, qui affectait si péniblement le canton du Valais au moment de sa construction, est maintenant l'objet de sa plus vive sollicitude, et l'on ne peut se défendre d'un sentiment d'admiration quand on voit les soins éclairés et bien entendus qui l'entourent. »

Les routes du Simplon et du St-Bernard, sur lesquelles avaient passé tant d'armées et flotté tant de drapeaux, ne jouèrent dès lors plus aucun rôle militaire. Elles servirent à faciliter les relations commerciales entre l'Italie, la Suisse et les pays du Nord, à améliorer les communications locales et à permettre aux voyageurs et aux touristes d'admirer plus aisément les sites enchanteurs et les beautés alpestres de ces contrées montagneuses, et de contempler la superbe route du Simplon, qui restera toujours

comme un témoignage puissant et glorieux de la force de Napoléon et de l'énergie de ceux qui en ont conçu les dispositions et dirigé la réalisation.

C'est alors qu'une transformation profonde s'opéra dans le domaine des voies de communication et des relations internationales à la suite du grand essor que prirent les chemins de fer, et de leur utilisation toujours plus étendue. Les routes devinrent désertes et ne furent dès ce moment qu'un moyen de communication de second ordre, conservant toujours leurs usagers forcés, soit les campagnards et commerçants indigènes et leurs fervents pour lesquels la route est une sorte de patrie, c'est-à-dire les voyageurs, les touristes, auxquels permettez-moi d'ajouter les bohémiens, les rôdeurs, les trimardeurs ou corsaires, les chercheurs de pays et d'aventures, les ennemis du travail qui courbe les reins, et les amoureux des nuits claires et des talus libres. Sur leurs longs rubans de terre, les routes du Simplon et du St-Bernard ne virent bientôt défiler que les rouliers, les charretiers, tous les véhicules grincheux et les bruyantes voitures postales dont les cochers criards et adroits lançaient dans l'air les serpents élégants de leurs longs fouets, et dont les lourds chevaux semaient dans les pentes le cliquetis de leurs grelotières.

Grâce en effet à l'utilisation de rails toujours plus ingénieux et au perfectionnement des locomotives par l'application des chaudières tubulaires, le réseau des chemins de fer s'étendit peu à peu dans toute l'Europe. Et c'est ainsi que, le 14 juillet 1859, la première ligne du Valais, reliant Bouveret à Martigny, était ouverte à la circulation au grand étonnement de nos populations valaisannes qui s'effrayaient à la vue de ces machines fumantes que faisaient mouvoir des forces inconnues. Les autorités des communes de la plaine éprouvèrent elles-mêmes de si grandes craintes que nombre d'entre elles usèrent de leur

influence pour s'opposer à l'établissement de toute station et pour écarter de leurs localités cette voie de fer dont elles croyaient devoir appréhender les fâcheuses conséquences. Plus tard, bien des populations regrettèrent amèrement de telles décisions et cherchèrent, par de grands sacrifices financiers à réparer l'erreur commise par ces magistrats aveugles et craintifs.

Cette construction de la ligne de la vallée du Rhône découlait d'une concession accordée par l'Etat du Valais à la Société anonyme pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Genève par le Chablais à Brigue et de la frontière du Valais à Arona, représentée par un Français, M. le comte Adrien de la Valette. On songeait donc déjà à attaquer le rempart des Alpes, à relier les réseaux suisses et italiens, on comprenait déjà que le percement de ces chaînes de montagne supprimerait les obstacles qui s'opposaient au trafic international et que la réalisation de cette œuvre constituerait un progrès considérable de nos voies de communication. La ville de Sion formait tête de ligne de la voie qui longe le couloir du Valais le 10 mars 1860. Ce furent des cris de joie et de rage. Pour les uns, cette innovation serait l'essor de nouveaux progrès et la source de plus grandes richesses, et pour les autres elle devait ouvrir une ère de vices et de malheurs. Mais les résultats de cette louable initiative furent désastreux. En 1869, la Compagnie faisait faillite. Une deuxième Société fut formée, qui prolongea la ligne de Sion à Sierre, mais les recettes ne suffirent pas à faire face aux obligations prises, et en 1873, on vendait aux enchères la ligne en exploitation, les travaux commencés pour son prolongement et la concession du reste du réseau.

Enfin, après bien des difficultés et des vicissitudes, la ligne de la vallée était ouverte à l'exploitation jusqu'à Brigue, le 1er juillet 1878, et cette inauguration fut fêtée

avec un éclat retentissant au milieu des joies et des réjouissances publiques. Les populations du canton qui avaient vu apparaître avec crainte et stupeur les premières locomotives, appréciaient déjà cette invention nouvelle, car elles avaient appris à en bénéficier.

Et la voilà achevée, cette voie de la vallée du Rhône qui traverse des jardins et des vergers fleuris, des collines riantes, des paysages pittoresques et des petites villes que surmontent de vieux châteaux en ruine aux allures médiévales, qui rappellent les agitations et les luttes des temps passés. Elle longe le fleuve qui court rapide parmi les aulnaies défeuillées et les marécages hérissés de grandes herbes jaunies au pied des versants qui l'encadrent, et sur lesquels resplendissent la douce verdure des mélèzes et l'or des vignobles ensoleillés. La vie s'est réfugiée aux flancs des montagnes et sur les cônes de déjection des rivières latérales où reposent et où s'accrochent un peu partout des fermes, des chalets, des villages, des petites villes, des clochers et des tours.

Mais la Compagnie de la ligne d'Italie n'avait pas achevé de réaliser son programme. Dans une assemblée des actionnaires, le comte de la Valette disait: « Il faut une ligne entière, il faut la ligne la plus courte entre Paris et Milan, il faut vaincre et percer le Simplon, il faut créer la voie internationale France-Suisse-Italie. » Cette concession du grand tunnel, accordée d'un commun accord par la Suisse et l'Italie passa successivement de la Compagnie de la ligne d'Italie à la Compagnie des Chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon, puis au Jura-Simplon, et enfin elle était reprise par l'autorité concédante elle-même, puisque le 20 février 1898, le peuple suisse sanctionnait la nationalisation des chemins de fer, réalisant la célèbre devise qu'avaient adoptée les rachatistes: « Les chemins de fer suisses au peuple suisse. »

Mais bien avant que cet événement capital de notre vie nationale ne devint définitif, les différentes compagnies concessionnaires avaient poursuivi très activement les études du grand tunnel du Simplon, car avec l'accroissement du trafic des chemins de fer, on songeait à s'assurer des communications de plus en plus nombreuses à travers la muraille des Alpes. De nombreux projets furent publiés et proposés au monde savant. Sous les auspices de plusieurs hommes d'Etat, tels que le ministre Freycinet, des études très consciencieuses et très complètes furent soumises par d'éminents ingénieurs et économistes. Sur l'invitation du comité du Simplon, le professeur Heim, de Zurich, rechercha la formation géologique du massif à franchir et M. E. Stockhalper, de Sion, remit un mémoire aussi lumineux que précis sur les grands tunnels alpins et la chaleur souterraine, dans lequel il fit le tableau le plus complet et le plus poignant de ces difficultés extraordinaires contre lesquelles il avait été appelé à lutter par suite de l'influence pernicieuse qu'exerçait la chaleur de l'intérieur de la terre sur l'atmosphère du tunnel du Gothard.

Après l'étude comparative de 25 solutions présentées et mort-nées, après des difficultés politiques considérables qu'avait accentuées la mort de Gambetta, qui était un grand partisan du Simplon, après l'élimination des projets concurrents du Grand St-Bernard et du Mont-Blanc, qui avaient en France de chauds partisans bien qu'aboutissant l'un à Aoste et l'autre à Chivasso, leur réalisation n'eut aucunement résolu le problème qui consistait à tracer un tunnel alpin permettant de faire arriver à Milan, plus rapidement que par le Gothard, les marchandises de l'Angleterre, de la Belgique et de la zone française septentrionale; après l'effacement donc de tous ces obstacles, le 24 octobre 1893, un projet définitif de cette œu-

vre, accompagné d'un décret d'exécution à forfait, était présenté par un groupe d'entrepreneurs suisses réunis sous la raison sociale Brandt, Brandau & Cie. Ceux-ci s'engageaient, moyennant une subvention de 70 millions, à livrer un tunnel de base de 19,731 m., achevé en 1905, entre Brigue et Iselle, points extrêmes du tracé à percer. Et c'était à travers ce terrible inconnu un double aléa à affronter, car les plans acceptés par les entrepreneurs prévoyaient une seconde galerie dite d'aération qui, parallèle au tunnel principal et distante de celui-ci de 17 m., devait un jour le doubler si les nécessités du trafic l'exigeaient. L'établissement de cette deuxième voie constituait la seconde campagne prévue. Vous n'ignorez pas que celle-ci est en pleine voie d'exécution, gênée cependant par la pénurie de la main d'œuvre et la rareté de l'outillage et des matériaux de construction qu'a provoquées la guerre actuelle. Ce projet du grand tunnel fut soumis par le Conseil fédéral à une commission d'experts qui l'approuva entièrement comme étant le plus rationnel et le mieux capable d'entrer en concurrence avec les lignes voisines.

C'est le 16 août 1898 qu'ont été commencés les premiers travaux. La perforation s'est effectuée à l'aide de fraises tournantes appuyées sur affûts qui, au lieu d'agir par le choc comme les barres à mine, perçaient la roche en la broyant sous une forte pression hydraulique et en l'usant par un mouvement de rotation. Ce travail d'abatage se poursuivit malgré les difficultés des eaux et de la chaleur souterraine intense durant 6 ans et 6 mois, et la construction complète des ouvrages prévus en première période exigea 7 ans et 10 mois. Les deux galeries se rencontrèrent le 24 février 1905 et l'exploitation fut ouverte le 1er juin 1906 après une inauguration solennelle qui eut lieu en présence du roi Victor-Emmanuel II et du président de la Confédération, M. Forrer. Ce tun-

nel, le plus long du monde entier, s'étend sur une longueur exacte de 19,803 m., d'un portail à l'autre. Son altitude est relativement faible et ses rampes peu accentuées. Il commence à Brigue à la cote 686 pour remonter sur un parcours de 9600 m. jusqu'à son point culminant, qui est à 705 m. d'altitude. Il descend ensuite pour se terminer à 700 m. du hameau d'Iselle, dans la vallée italienne de la Diveria.

Cet événement fut grandiosement fêté, car il marquait l'aboutissement d'une somme énorme d'efforts matériels et moraux qui dépasse toute appréciation. C'était la fin d'une œuvre remarquable dont l'entreprise fut, au point de vue des difficultés vaincues, la plus colossale de toutes celles du XIX^{me} siècle. Des obstacles formidables et innombrables ont en effet été surmontés à force d'énergie par des hommes d'airain. Incalculable a été la somme de science et de persévérance qu'a exigée, et cela dès le premier coup de mine, chaque mètre d'avancement à travers ces rochers que l'on attaquait sans les bien connaître. Les difficultés techniques se succédèrent sans cesse, alternant avec les plus déconcertantes surprises géologiques. Aussi, au banquet qui réunissait à Sion les autorités et les invités de Suisse et d'Italie, le Chef du Gouvernement du Valais, M. Bioley, releva avec une éloquence qui fit impression, qu'après plus d'un demi-siècle de luttes, d'efforts, de labeurs, de désillusions de tout genre, mais de découragement jamais, le Simplon était enfin percé. Un grand trait d'union, disait-il, vient d'être jeté entre des peuples qui ne demandaient qu'à resserrer toujours plus étroitement le lien de leur amitié. Mais, ajoutait-il, ce que le génie de l'homme a accompli dans les entrailles de la montagne ne fera pas oublier ce que le génie de l'homme a accompli sur son faite, et la voie souterraine ne fera pas plus perdre le souvenir de l'impériale chaussée,

que le passage du Grand St-Bernard par Bonaparte n'a fait oublier le passage d'Annibal par le Mont-Joux.

Le Simplon, dont le coût s'est élevé à 68,150,000 fr., a été donc une œuvre grandiose de la technique moderne. Au Mont-Cenis, il a fallu 14 ans pour percer 12,850 m. Au Gothard, 9 ans pour 14,893 m. et au Simplon 7 années ont suffi pour traverser 19,803 m.

Ce tunnel a modifié quelque peu la situation économique de la Suisse, en enlevant à la ligne du Gothard la plus grande partie du commerce italien avec la France et dans une certaine mesure avec l'Angleterre. Mais le St-Gothard restera, quoi qu'il en soit, la ligne économique principale, car elle a été percée dans l'axe de la Suisse, directement entre l'Allemagne et l'Italie, dont les besoins sont différents, et au seul endroit où les chaînes des Alpes se réunissent en un nœud central, peu étendu, ce qui fait qu'aucun autre percement ne peut apporter à la Suisse un plus notable accroissement de trafic, et qu'elle conservera longtemps sa situation privilégiée à l'égard des lignes concurrentes. La supériorité économique du Gothard au point de vue des intérêts suisses en général est incontestable, aussi paraît-il bien devoir conserver encore le monopole du grand transit.

La Suisse romande devait cependant avoir son Simplon, car elle formait une zone neutre entre le Gothard et le Mont-Cenis. L'avantage capital du Simplon a été donc qu'il a permis à la Suisse romande, sans laquelle la Suisse n'est plus la Suisse, de sortir de l'isolement fatal où elle serait demeurée si toutes les voies commerciales eussent tourné autour d'elle sans la traverser et la vivifier, et qu'il l'a mise en état de réagir contre une prépondérance économique trop marquée de l'influence de l'Allemagne en Suisse, car chacun sait que les chemins de fer exercent une action prédominante dans les relations de

peuple à peuple. Le Simplon a donc rétabli un peu l'équilibre entre les grandes influences économiques étrangères en Suisse et en a neutralisé, dans une certaine mesure, les fâcheux effets.

Le Simplon réalisé, le monde technique et économique fit aussitôt ressortir que le complément nécessaire de cette œuvre était d'une part l'amélioration des voies d'accès du Jura et de l'Italie septentrionale, et d'autre part la création d'une nouvelle ligne qui, par le Lötschberg ou le Wildstrübel, relierait directement au Simplon Berne et le Nord-Ouest de la Suisse. C'est donc le Frasnès-Valloirbe que, concurremment à la Faucille, qui fait trop songer au Mont-Blanc, l'on exécute pour raccourcir la distance entre Paris et Milan; c'est le Lötschberg que dans leur orgueil national les Bernois créent pour établir une meilleure communication entre Berne et l'Italie, et attirer vers leur cité le trafic de la Belgique, du Nord de la France et de l'Angleterre; et c'est le Hauenstein, sur la ligne Olten-Liestal, et d'autres voies enfin, que l'on réalise pour rapprocher de la capitale helvétique, Bâle et son trafic de la région industrielle du Rhin et des ports de la mer du Nord.

Le choix du tracé du Lötschberg fut très vivement discuté, car le percement du Wildstrübel, préconisé spécialement par l'ingénieur Stockalper de Sion, en fut un très sérieux concurrent. C'est que la commission internationale d'experts s'était prononcée, après une minutieuse étude comparative de toutes les solutions soumises, en faveur de ce raccourcissement si favorable, selon le projet à tunnel de base de l'ingénieur Beyeler. Pour le Valais, ce trajet eût été bien plus avantageux puisqu'il eût facilité l'établissement d'un raccordement direct avec le centre du canton. Dans leur réponse au comité d'initiative du Lötschberg, les experts internationaux précisé-

rent l'importance de cette voie de jonction et en firent justement ressortir l'utilité.

Puisque j'ai eu, à différentes reprises, l'avantage de parler de M. Ernest de Stockalper de Sion, qu'il me soit permis de rendre hommage au talent remarquable de cet ingénieur distingué, aussi modeste que savant, qui, par l'éminence des tâches qui lui ont été confiées et par la haute valeur des études qu'il publia, est une personnalité qui a sa place marquée dans l'histoire des grandes voies souterraines internationales, qui ont fait de la Suisse la plaque tournante des chemins de fer de l'Europe centrale. M. de Stockalper, qui s'était spécialement fait remarquer au moment des grandes difficultés qu'offrait la construction de la ligne du Gothard, a été dès lors appelé à se prononcer sur tous les problèmes essentiels qui se rattachent au développement du réseau ferroviaire suisse. C'est un de ces hommes supérieurs dont un pays a le droit de s'enorgueillir.

Pendant que se préparait la réalisation de la grande œuvre internationale si marquante qu'est le réseau du Simplon, d'autres voies secondaires destinées à mettre en valeur les beautés alpestres du Valais, à relier des centres fréquentés ou à desservir des intérêts locaux étaient l'objet des études des financiers et des techniciens. Depuis la création des lignes à voies étroites du Pilate et du Rigghi, dont le succès avait donné une preuve éclatante de la valeur de la crémaillère pour le passage des fortes déclivités, la construction des chemins de fer de montagne fut grandement facilitée. Zermatt avec son beau Cervin, séjour magnifique et centre de touristes incomparable, ne tarda pas à être desservi par une voie étroite que les initiateurs établirent en s'inspirant des exemples fournis par d'autres constructions déjà entreprises dans des conditions similaires. Après l'heureux établissement du Viè-

ge-Zermatt et du Gornergratt, on pensa relier la grande station française de Chamonix aux bords enchanteurs des lacs italiens, ainsi qu'aux grandioses et saisissantes contrées qu'encadrent les imposantes sommités valaisannes. Un nouveau trait d'union était créé par le couloir du Valais entre la France et l'Italie par l'établissement du chemin de fer Martigny-Châtelard-Chamonix.

Cette merveilleuse invention des chemins de fer a fait subir à nos passages des Alpes et aux routes en général une sorte d'éclipse et en a diminué l'importance et l'intérêt au point de les réduire au rôle très secondaire et très effacé d'affluents des voies ferrées et navigables. Il a fallu le développement incessant des cycles et des véhicules à moteur pour leur donner une jeunesse nouvelle; il a fallu les progrès foudroyants de l'industrie des automobiles et la réalisation de vitesse presque égale à celle des chemins de fer pour leur rendre un peu d'importance au point de vue des relations internationales. Au début de l'automobilisme, l'attention du public restait concentrée sur les engins de tourisme et sur les joies sportives des courses de vitesse. Mais peu à peu, grâce à des procédés de fabrication plus perfectionnés et à des méthodes de construction plus logiques, on put obtenir une régularité de fonctionnement chaque jour plus satisfaisante et on commença de comprendre que l'utilisation des voitures à moteur était capable de rendre les plus grands services dans la pratique des transports. A l'heure actuelle, le véhicule automobile est à l'ordre du jour. Il a séduit les masses et est devenu l' élu du public. Il a obtenu un degré de perfection remarquable et son emploi après la guerre ne fera que se généraliser de plus en plus.

Pour bien apprécier ce parfait mode de locomotion, il faut avoir eu la joie d'être transporté sans efforts jusqu'aux cols du Simplon et du Grand St-Bernard pour re-

descendre les versants variés et pittoresques qui conduisent dans les plaines souriantes de l'Italie. Ceux-là ont ressenti l'attrait inexprimable qu'exercent ces passages qu'évoque la grande figure de mystère de Napoléon. Ils gardent de leur course merveilleuse un souvenir inoubliable. Ils ont pu bien à leur aise et avec une rapidité panoramique admirer la diversité de ces paysages et comme sur une avenue délicieuse, ils ont été charmés par la gamme si riche des émotions alpestres, par la vue des cimes neigeuses et glacées, des gorges profondes et tourmentées, des bouleversements tout roses de rhododendrons, des cascades rapides, des torrents qui grondent, des bois majestueux et ils ont du même coup retrouvé leur affection pour ces bonnes vieilles routes toujours avenantes et accueillantes, bien que leur face soit souvent couvertes de rides, de cicatrices et de larges blessures, que la science de l'ingénieur cherche vainement à effacer.

Lorsqu'en 1913, les véhicules capitonnés, les limousines étincelantes et les lourds autobus se faufilaient là où roulèrent avec leur grand bruit de ferraille les canons héroïques, 2430 voitures se ruèrent en trombe sur les routes du Simplon, du St-Bernard, de Chamonix et de Morgins, soulevant cette vilaine poussière qui recouvre les hommes et les choses, qui blanchit la verdure et les plantations, vraies parures des chaussées et qui est même susceptible de ternir la fraîcheur et l'éclat de nos jolies passantes. Leur nombre devait aller en augmentant d'année en année, lorsque 1914 sonna l'arrêt des courses joyeuses et l'emploi des automobiles pour des buts tragiques.

Cette industrie de l'automobilisme, grâce au moteur qui en est pour ainsi dire l'âme, a ouvert à l'activité humaine un nouveau champ sans limites; elle a créé la locomotion aérienne qui semble bien acquérir, aujourd'hui

surtout, par les progrès qui se réalisent sur les champs de bataille, un caractère vraiment pratique et qui paraît devoir répondre aux plus belles espérances conçues. Le vol artificiel est devenu une réalité, et sans être trop téméraire, il est permis de prévoir le jour où, avec une aisance comparable à celle des automobiles sur terre et des paquebots sur l'océan, les aéroplanes, les ballons dirigeables et les zeppelins paisibles sillonneront l'atmosphère.

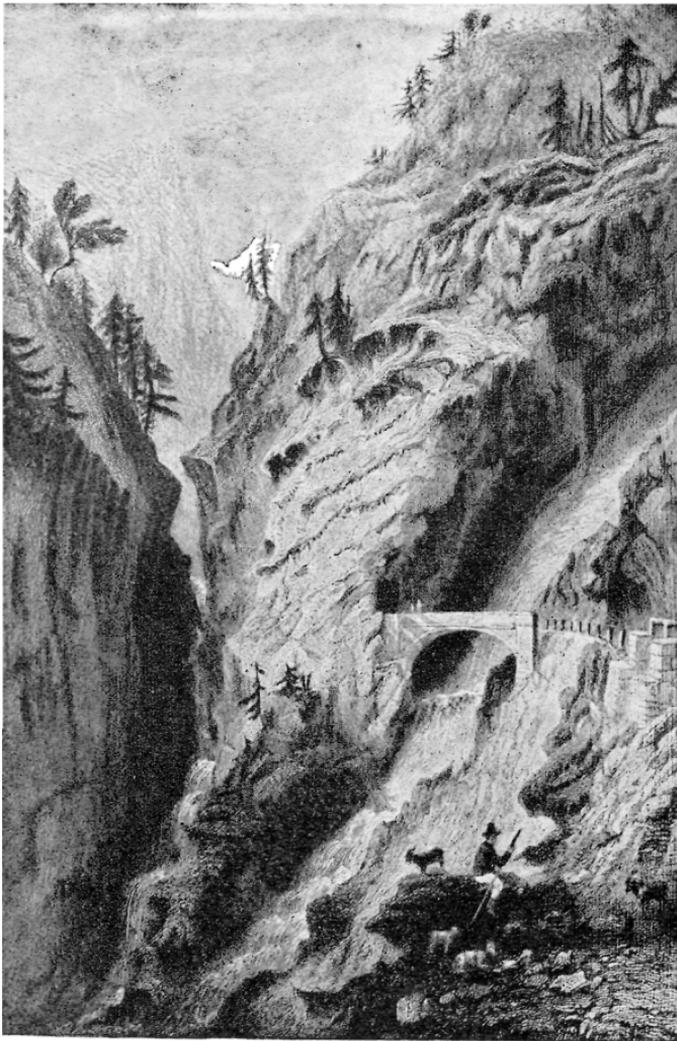
Aussi, lorsque la paix sera redescendue sur la terre, les relations par le Valais, entre les peuples qui nous entourent, renaîtront et prendront un développement nouveau et exceptionnel grâce aux progrès considérables qui auront été réalisés dans la navigation aérienne. Dans notre plaine du Rhône, des places d'atterrissage seront vraisemblablement aménagées pour permettre au pilote venant de France, à l'aviateur venant d'Italie et au rigide paquebot venant d'Allemagne de se reposer dans leurs vols audacieux, sur les routes de là-haut, indestructibles, illimitées, éternellement renouvelées. Souhaitons que les relations par les espaces infinis de l'air soient le signe des grands progrès qui feront l'humanité meilleure et à la suite desquels les peuples rapprochés apprendront de plus en plus à se connaître et poursuivront avec une confiance et une ardeur nouvelles l'œuvre de civilisation solidaire qui fut si brutalement atteinte par la folie actuelle des peuples.





Le Grand-St-Bernard.

(Reproduction d'une ancienne gravure)



Galerie de Gondo (Simplon).

(Reproduction d'une ancienne gravure).

NOTES (1)

suggérées par la lecture du travail de M. l'ingénieur de Preux « Le Valais, passage international ».

Page 37.

Traversée du St-Bernard par Annibal.

Est-il certain qu'une fraction de l'armée d'Annibal ait franchi le Simplon, le Grand et le Petit St-Bernard? Je ne le crois pas. Au reste, cet itinéraire est invraisemblable, parce que trop excentrique et justifié ni par les mesures militaires prises par les Romains, ni par la topographie. Les recherches historiques les plus récentes permettent de reconstituer la route suivie par l'armée carthaginoise. Annibal, venant de Carthagène en Espagne, a suivi le littoral jusqu'à Narbonne, de là s'est dirigé sur Nîmes, a franchi le Rhône au nord d'Arles, est remonté la rive gauche du fleuve jusqu'à Vienne en Provence, et de cette ville a marché sur le Mont-Cenis, ou tout au moins sur les Alpes Grées ou Cottiennes (Voir Atlas Drioux et Ch. Leroy). En voici, au reste, la preuve. Lorsque le consul chargé de conquérir l'Espagne, P. Cornélius Scipio, débarqua près de l'embouchure orientale du Rhône, il apprit qu'Annibal était déjà engagé dans les Alpes (Mont Cenis). Il *laisse alors son armée* à son frère Cnœus, retourne promptement à Pise, se met à la tête des troupes destinées à combattre les Boïens, traverse le Pô avec elles, espérant, par ce mouvement rapide, surprendre le général carthaginois au moment où, fatigué et

(1) Ces notes ont été communiquées à M. de Preux avant la conférence du 28 février 1918.

affaibli, il déboucherait dans la plaine de l'Italie. Les deux armées se rencontrèrent sur les bords du Tessin (218 a. J.-C.). Scipion y fut battu. Annibal commandait en personne l'armée carthaginoise. Après sa victoire de la Trébie sur le consul Sempronius, Annibal franchit l'Apennin (Lorenzo d'Adda, Rome et Carthage). L'itinéraire par la Gaule ligurienne (Riviera de Gênes) est donc exclu. De même le St-Bernard et le Simplon. Au reste, ce n'est que des sommités des Alpes Grées ou Cottiennes qu'Annibal a pu, de son épée, montrer à son armée les plaines baignées par le Pô. Le chanoine Boccard appuie essentiellement son opinion (traversée du St-Bernard) sur l'étymologie du mot « pænine » Or, vous faites la démonstration que le mot « pennine » vient de Pen et n'a rien de commun avec « purnique ». A noter aussi que le dictionnaire Larousse ne fait aucune mention du passage du St-Bernard par Annibal.

Page 42.

Il ne me paraît pas tout à fait exact de dire « qu'au temps des Romains la route du St-Bernard est le grand chemin de la Gaule à l'Italie » (p. 42). Il importe de distinguer. La Gaule (France actuelle) a été conquise en deux fois par les Romains. La Gaule Narbonnienne ou Transalpine (Provence, Dauphiné et pays des Allobroges ou Savoie) le fut de 125 à 128, la Gaule centrale et du nord, ainsi que l'Helvétie, de 58 à 50 av. J.-C. Il est évident que les communications terrestres entre la Gaule Narbonnienne ou Transalpine d'une part et l'Italie et la Gaule Cisalpine (Italie du Nord) d'autre part, devaient se pratiquer par le littoral et par les passages des Alpes Grées et Cottiennes (Col de Tende et Mont-Cenis). Le St-Bernard, jusqu'aux conquêtes de Jules-César, constituait non seulement un itinéraire peu logique, mais était inutilisable parce que passant par territoire ennemi. Cette route n'a pris une valeur militaire qu'à la suite de la soumission de

l'Helvétie et de la Gaule septentrionale. Elle fut spécialement mise à contribution pour tenir en respect les tribus germaniques du nord du Rhin supérieur et du Haut-Danube. Par l'Helvétie, les légions romaines menaçaient le flanc gauche des Barbares qui cherchaient à franchir le moyen et bas Rhin.

Page 42.

Au temps des Romains la route du Grand St-Bernard servait surtout aux relations de Rome avec le Nord (Helvétie et Germanie du sud) et constituait la route principale d'étapes pour les légions romaines échelonnées le long du Rhin et du Danube.

Telle est, en tout cas, l'opinion de H. Lehmann, Directeur du Musée suisse (V. *Le Bon Vieux Temps*, p. 42 et suiv.). La soumission des tribus qui habitaient le Valais central et oriental n'a pas eu d'autre but, à l'origine, que de mettre cette grande artère militaire à l'abri des coups de main de ces peuplades pillardes (Bataille d'Octodure, 54 av. J.-C. Galba).

Page 47.

Moyen-Age. Il serait intéressant de faire ressortir que les tentatives de main-mise de la Savoie sur le Valais oriental s'expliquent par la présence de la route du Simplon, dont nos ancêtres détenaient la clef. Outre une voie de communication de premier ordre, tout au moins jusqu'à la mise en valeur du passage du St-Gothard, nos voisins de l'ouest convoitaient les revenus appréciables que fournissaient à l'Etat les péages, droits de souste, de roulage, etc. Ne pas oublier non plus que les comtes et ducs de Savoie possédaient des seigneuries au-delà des Alpes (Piémont actuel). La politique de la maison de Savoie dans le Haut-Valais n'est pas sans analogie avec

celle des Habsbourg dans la Suisse primitive; ce que ces deux puissantes maisons féodales convoitaient, ce n'était point un sol ingrat à population clairsemée, mais une voie de communication internationale. (De nos jours, la même politique tend à réduire la Serbie, qui a le malheur de se trouver sur le chemin de Salonique.) Deux événements, qui mettent en pleine lumière l'importance de premier ordre que conféraient au Valais le St-Bernard et le Simplon mériteraient, me semble-t-il, une mention spéciale. Le premier est de portée plutôt nationale. Il s'agit du traité conclu à Loèche, le 7 septembre 1475 entre Berne et les sept Dixains. La cité des bords de l'Aar, qui prévoyait et préparait un prochain conflit armé avec la Savoie et la Bourgogne, tenait à s'assurer au préalable, par ses nouveaux alliés les Valaisans, la possession des cols des Alpes valaisannes et à couper ainsi les communications aux renforts éventuels qui pourraient être dirigés du Piémont et du Milanais dans le pays de Vaud. C'est ce que firent les Valaisans, en mars 1476, en plaçant une garnison à St-Maurice et à Martigny, et en faisant occuper Bourg-Saint-Pierre par un détachement de 120 hommes. En avril suivant, le landsturm du Haut-Valais bat complètement et rejette dans la vallée d'Aoste l'armée savoyarde qui, du Piémont, marchait sur Lausanne où Charles le Téméraire rassemblait une nouvelle armée pour tirer vengeance de la défaite de Grandson (2 mars 1476). Ce fait d'armes rendit aux Suisses un service inappréciable en retardant les préparatifs guerriers de leur redoutable adversaire et en le privant d'un précieux renfort d'infanterie. Ce traité de Loèche doit son existence à la situation topographique de notre canton et plus particulièrement aux voies de communication qu'il importait aux Confédérés de ne pas laisser à la libre disposition de leurs ennemis. Ce pacte scella de façon irrévocable l'union du Valais à la jeune Confédération. A partir de cette époque, les Valaisans lient de plus en plus leur sort à celui des Confédérés et « deviennent leurs compagnons fidèles dans la joie et dans la peine, dans la guerre et dans les alliances. » (Oechsli).

Avec *Mathieu Schinner*, nos passages prennent une importance européenne. Ils n'est certainement pas téméraire d'affirmer que l'attitude de l'Evêque de Sion, lors des guerres d'Italie, était inspirée par le souci de l'équilibre des forces en Europe, équilibre indispensable, alors comme aujourd'hui, au libre développement des petits Etats.

Louis XI, après avoir fait battre par les Suisses son plus dangereux ennemi, mit à profit cette victoire, qui ne lui avait rien coûté, pour réunir à sa couronne les terres du Téméraire. Maîtresse de l'Italie, la puissance de la France devenait prépondérante: cette nation aurait vraisemblablement dicté ses lois à tous ses voisins. Danger encore plus immédiat, le Valais lui offrait une communication sûre et facile avec ses possessions transalpines. Cette communication, elle ne devait pas manquer de s'en assurer la possession exclusive. Le génial cardinal comprit le danger. Dès lors, tous ses efforts tendent à briser les ambitions conquérantes de Louis XII et de François Ier. En agissant ainsi, il sauvegardait l'équilibre européen et écartait de notre pays une menace redoutable.

Il se montra, en cette occasion, non seulement le fils dévoué de son Eglise, mais homme d'Etat avisé et éclairé patriote. Trois siècles plus tard, *l'épopée napoléonienne* devait apporter la démonstration de la justesse des prévisions de Mathieu Schinner. A peine la République césalpine, en fait province française, est-elle organisée (1797), que le premier consul songe à prendre possession de la route du Simplon. L'art. V du traité de Paris du 19 août 1798 stipule en effet que l'Helvétie accorderait à la France deux voies militaires à travers son territoire, l'une au nord en remontant le Rhin, et l'autre au midi en traversant le Valais pour aboutir sur le territoire de la nouvelle République. Le décret du 7 septembre 1800 est la conséquence de cette stipulation, qui constituait une violation flagrante de notre neutralité. Mais cette concession n'était point suffisante encore: le gouvernement de Paris ne tarda pas à demander au Directoire helvétique la cession territoriale, rive gauche du Rhône, d'une partie de notre canton, contre le Fricktal

abandonné par l'Autriche à la France (Février 1801). Bien que Napoléon eût clairement manifesté sa volonté en déclarant que « la prospérité de sa nation dépendait de la possession du Simplon », la Diète helvétique, sur l'intervention d'Augustini, parlant au nom du peuple valaisan, proclame que « le Valais resterait canton et dans ses anciennes limites » (21 septembre 1801). Ce vote, et la dissolution de la Diète (28 octobre 1801), furent suivis de l'occupation militaire du Valais par le général Turreau (23 novembre 1801). Ce moyen d'intimidation ne parvenant pas à détacher les Valaisans de leurs Confédérés et à les amener à demander leur réunion à la France, celle-ci eut recours à un moyen détourné pour arriver à ses fins, c'est-à-dire à la main-mise sur les routes et passages de notre canton. De par la volonté du premier consul, le Valais fut proclamé République indépendante. Ce que recherchait le dictateur corse par ce pseudo-acte de magnanimité, la Constitution du 30 août 1802, qui est son œuvre ou tout au moins celle de ses légistes, le laisse voir avec une évidence qui ne saurait laisser la place au doute. Voici celles de ses dispositions qui nous intéressent plus particulièrement. L'art. 5 prévoit que la route du Simplon sera construite et entretenue aux frais de la République française et italienne; l'art. 6 contraint le Valais à entretenir à ses frais la route existante depuis St-Gingolph jusqu'à Brigue; l'art. 7 stipule que la République française prend à sa charge la garde des passages du Valais; l'art. 8 a trait aux établissements nécessaires pour le service des troupes de passage qui seront à la charge de la République française; par l'art. 9, le Valais s'oblige à n'ouvrir aucune autre nouvelle route de communication avec les Etats limitrophes qu'après s'être entendu avec la République française; l'art. 10 interdit au Valais d'établir des droits de douane, péage ou transit sans accord préalable avec les Républiques française et italienne; par l'art. 11 le Valais et les deux Républiques protectrices s'engagent à faire de concert et simultanément et à entretenir les établissements de poste aux chevaux.

La disposition essentielle, celle qui résume la volonté de Napoléon et marque la Constitution de 1802 d'un caractère indélébile est libellée comme suit à l'art. 4: « La République française aura le libre et perpétuel usage d'une route commerciale et militaire dirigée par le Simplon et traversant le Valais depuis le département du Mont-Blanc (Genève) jusqu'au territoire de la République italienne. » (V. aussi l'art. 15 qui limite les droits de souveraineté de la nouvelle République.) Mais malgré ces mesures de précaution, le Valais, paraît-il, continuait à être « un coin qui empêchait le rapprochement de deux portions d'un arbre (la France et l'Italie) qui étaient faites pour être unies. » (Rœderer et de Rivaz). Aussi, le masque ne tarda-t-il pas à être jeté. Le 14 novembre 1810, le Valais était annexé à la France comme Département du Simplon. C'est ce que trois cents ans auparavant le cardinal Schinner avait su prévoir et empêcher.

Page 47.

Les Evêques de Sion, au Moyen-Age, relevaient de l'Empire; à l'origine et en droit, tout au moins, les seigneurs féodaux du Valais oriental relevaient de l'Evêque suzerain du pays. Les *lutttes* qui mirent aux prises ces deux puissances consacrèrent la souveraineté, les privilèges et les libertés des communes et du peuple, parce que pour devenir maître de ses adversaires, l'Evêque, pouvoir absolu et théocratique, dut s'appuyer sur le peuple. Celui-ci prit alors conscience de sa force et se fit payer son concours. (En France, lutttes de Louis XI contre la noblesse féodale.)

Page 54.

La peinture de *Turreau* est par trop optimiste. Son régime, en Valais, fut celui de l'arbitraire et de l'exaction.

En Vendée (1793-94), il se distingua non pas tant par sa fermeté que par sa cruauté. Sa conduite sanguinaire amena sa mise en accusation devant la Convention nationale qui le fit mettre en état d'arrestation. L'acquiescement dont il bénéficia à fin décembre 1795 n'a pas été approuvé par l'histoire. Il est certain qu'en faisant choix d'un tel homme pour le représenter en Valais, Napoléon n'avait pas d'autre but que d'amener, par le découragement et la terreur, nos populations à demander leur réunion à la France.

Page 59.

Méfiance des Valaisans vis-à-vis de l'exécution de la route du Simplon.

Elle n'a pas besoin, me semble-t-il, d'être excusée, car, à mon avis tout au moins, elle leur fait honneur. Cette route, en effet, devait sceller leur asservissement à un potentat étranger. C'était le collier du chien de garde dont parle ce fin psychologue qu'est La Fontaine. Si, en fin de compte et contre toute attente, cette route n'a plus offert que des avantages pour notre canton, le mérite n'en revient pas uniquement à celui qui en a ordonné la construction. Les Alliés y ont bien leur bonne part.

Page 60.

La loi du 1er décembre 1804 ne fait, certes, pas l'ornement du Recueil officiel de nos lois cantonales. Il suffit, pour arriver à cette conviction, de mettre en regard de ce monument de servilité de mauvais goût, le texte des art. 4 à 16 de la Constitution de 1802.

Page 62.

Les préfets français n'ont pas maintenu « presque intégralement » les institutions établies, l'organisation ad-

ministrative aussi bien que l'organisation judiciaire de l'Empire ayant été appliquées sans réserves au Département du Simplon. D'une manière générale, M. de Préux, malgré les agissements de Rapinat et de Turreau et la Constitution imposée de 1802, est d'une indulgence excessive pour le régime français qui fut, pour le Valais, un régime de servitude. Ceci s'explique sans doute par le fait que cette conférence était, primitivement, destinée aux internés français de Sion.

Le sujet traité est vaste, au point de vue politique surtout. Aussi, me suis-je contenté d'indiquer quelques points de repère. Ce travail ne devant faire l'objet que d'une conférence, force est de se limiter et de se condenser.

Sion, 26 janvier 1918.

Jean-Charles de COURTEN.

