Zeitschrift: Bulletin de la Société Vaudoise des Sciences Naturelles
Herausgeber: Société Vaudoise des Sciences Naturelles
Band: 43 (1907)
Heft: 158

Artikel: La vallée de conches en Valais
Autor: Biermann, Charles
Kapitel: X: Les routes
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-268115

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 30.11.2025

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

Si ce n'est pas encore la mort, c'est le sommeil qui en est l'image. A la barrière des montagnes s'ajoute celle des mœurs pour défendre l'accès du pays aux idées nouvelles, au progrès ; aucune industrie, aucune usine qui stimule l'activité de son entourage ; trop de gens qui n'ont jamais eu d'autre horizon que celui de leur vallée ; la moquerie, la malveillance attendent celui qui cherche à s'arracher à cette torpeur ; la routine des occupations agricoles, de la vie communautaire dont tous les détails sont réglés d'avance est comme un opium sous l'influence duquel s'endort la population concharde.

CHAPITRE X

Les routes.

Nécessité du commerce.

Quelque variées que soient les cultures de la vallée de Conches, quelque ingéniosité qu'y mette le paysan à produire lui-même tout ce dont il a besoin pour se loger, se vêtir, se nourrir, il est des objets de pressante nécessité qu'il ne trouve pas chez lui : ainsi le sel. L'acquisition de ce condiment indispensable détermina l'établissement de relations commerciales entre Conches et les pays producteurs : ceux-ci la France et le Milanais, fournissaient le sel à des conditions d'autant plus favorables qu'ils désiraient obtenir en retour divers avantages politiques. Les guerres du Milanais eurent une répercussion jusque sur le commerce du sel, chacun des adversaires enchérissant sur ses offres pour s'attacher le Valais.

D'autres denrées suivirent la même voie que le sel. Le vin, les fruits, plus tard le riz entraient d'Italie en Conches qui exportait en retour ses céréales et ses pommes de terre, le fromage de ses montagnes, son bétail. Une

partie des échanges se faisait par Mörel où se tenait une foire aux bestiaux de lointaine renommée. Mais cette route, importante au point de vue politique, puisqu'elle menait en Valais, ne fut guère employée que par le commerce local, d'autant plus qu'elle était pénible et exposée à de continuels dégâts par le Rhône, à des inondations et à des avalanches. Il en fut de même de la route de la Furka, à l'autre extrémité de la vallée. Ce dernier col était fréquenté depuis le XIVe siècle : une fois qu'Urseren fut tombé entre les mains des Uranais, il devint le point de contact avec le territoire des Waldstetten ; les rapports commerciaux se doublèrent d'alliances politiques. Un accord conclu en 1531 [1] entre la diète valaisane et l'ammann, le conseil et la communauté d'Urseren au sujet des péages et des droits de voiturage et de transport sur la Furka, montre qu'il y avait là un chemin au moins partiellement carrossable. Les pièces de canon prises à la bataille de Cappel en 1531 purent être amenées en Valais par cette voie [2] ; mais elle était défectueuse sur plusieurs points, et les Conchards durent en 1540 demander à la diète une subvention pour la réparer ; ils obtinrent 40 écus [3]. La modicité de ces ressources, les difficultés et les dangers du tracé ne permirent pas de l'améliorer suffisamment ; le caractère sauvage de la contrée qu'elle parcourait en détournait aussi bien des marchands et des voyageurs. Au sortir d'Oberwald, il fallait s'engager dans la gorge sombre et profonde que la haute muraille de la Maienwand barre à sa partie supérieure et que le Rhône remplit de son mugissement. On longeait ensuite le glacier du Rhône qu'on quittait bientôt pour grimper par le ravin du Muttbach jusqu'au col. Pendant 7 heures de marche on n'apercevait aucune habita-

---

[1] Heusler. *Rechtsquellen des Cantons Wallis*, p. 57.

[2] Grenat. *Histoire moderne du Valais*, p. 5.

[3] Grenat. o. c. p. 40.

tion, et la vallée d'Urseren, terme du voyage, dévastée par l'homme et par les éléments, semblait un désert encore.

Transit transalpin.

Au contraire, l'homme du Nord, le montagnard qui traversaient la chaîne lépontine par un des nombreux cols qui la dentèlent allaient de merveilles en merveilles : le bleu éclatant du ciel, la douceur du climat, la richesse de la végétation sud-alpine, l'exubérance de la population, tout le séduisait. Les Confédérés se laissèrent tenter et conquirent l'Ossola dans plusieurs expéditions [1] à l'une desquelles les Conchards participèrent. Mais ceux-ci n'avaient pas attendu ce moment pour nouer des relations avec leurs voisins du sud. Depuis deux ou trois siècles les marchands italiens et valaisans s'efforçaient d'obtenir la liberté du passage pour eux et leur chargement et de raffermir la sécurité que les démêlés des bergers au sujet des pâturages-frontières tendaient sans cesse à détruire. Les autorités de Conches et d'Ossola étaient souvent en pourparlers pour assurer la facilité des communications.

Les cols conchards n'avaient pas qu'une importance locale. Depuis que l'Europe septentrionale était entrée en contact avec l'Italie, depuis surtout que les rois d'Allemagne avaient cherché à ressusciter l'ancien empire romain, les relations politiques et commerciales s'étaient multipliées entre le N et le S des Alpes. La plupart des abaissements de la crête des montagnes donnèrent tour à tour passage aux armées de conquête et aux caravanes de marchands. Les passages les plus centraux furent aussi les plus fréquentés ; c'est ainsi qu'une longue route reliait l'Allemagne à l'Italie par dessus les cols conchards.

Elle partait de Meiringen [2] où se concentraient les mar-

[1] En 1411, en 1416, en 1425, en 1512. Cf. J. Simler, dans Coolidge. *Josias Simler et les débuts de l'alpinisme*, p. 71*.

[2] Cf. Dr A. Bähler. *Mittheilungen über den Grimselpass und das Grimselhospiz.*

chandises venues de Berne par les lacs de Thoune et de Brienz et celles de Lucerne et de Zurich qui avaient passé le Brunig. Un chemin accessible aux voitures légères conduisait jusqu'à Guttannen. De là le sentier muletier s'enfonçait dans le Haut-Hasli, en côtoyant l'Aar tantôt sur une rive, tantôt sur l'autre. Le Grimsel se franchissait à la Hausegg, d'où on descendait en peu de temps sur Obergestelen et Zum Loch. On s'engageait ensuite dans le val d'Egesse, au fond duquel, après le pont d'Im Ladt, le sentier bifurquait ; il fallait laisser à sa gauche le col du Nufenen, qui s'ouvre sur le val Bedretto et le Tessin et gravir par de nombreux zigzags la paroi située au S. On se trouvait alors sur le Gries ; une demi-heure de marche sur le glacier et on était en Italie. Le sillon du Griesbach, émissaire du glacier, et de la Toce (en allemand Tosa), conduisait de terrasse en terrasse, de gradin en gradin jusqu'à Domo d'Ossola et à Milan. D'un bout à l'autre, le chemin était pavé de grandes dalles, muni de caniveaux pour l'écoulement des eaux, bordé de bouteroues dans les tronçons en remblai ; ici et là des murs secs soutenaient la chaussée ; les torrents se passaient sur des ponts de pierre, généralement très étroits et à dos d'âne très prononcé. Pour permettre aux caravanes de trouver la bonne direction en hiver ou sous la tempête, on avait, au Grimsel, fiché dans des tas de pierre, de distance en distance, de longues perches dont l'extrémité trouait la neige ; sur le glacier du Gries, une dalle percée servait de support à la perche [1].

Le Gries ne fut pratiqué que lorsqu'on surmonta la frayeur qu'inspiraient les glaciers, et il n'était pas toujours franchissable en hiver ; à son défaut on passait l'Albrun. Ce col, qui se trouve au fond du Binnental, né-

[1] Ces dalles permettent d'observer facilement le phénomène de la « table de glacier ».

cessitait le grand détour par Ernen ; le Geisspfad et le Kriegalppass étaient des traverses utilisées par les voyageurs peu chargés. Enfin on pouvait recourir au Simplon ; c'est ainsi qu'en 1714, le dixain de Conches se réserva le droit d'acheminer ses marchandises par cette route sans payer de droits[1].

Le transit était fort actif aux XVIIe et XVIIIe siècles ; plus de 200 chevaux et mulets passaient la montagne chaque semaine. Les muletiers étaient des Italiens qui faisaient la course d'un bout à l'autre, ou bien livraient au pied du Gries leur chargement à des Valaisans qui le transmettaient à leur tour à des Bernois à l'hospice du Grimsel. Pour entreposer ces marchandises, on avait bâti des « soustes », en particulier à Thoune, Untersee, Meiringen, Aegerstein, près de Guttannen, à l'hospice du Grimsel, à Obergestelen et à Zum Loch. Arrivé à destination, on faisait l'échange des denrées importées : riz, blé, vin, huiles, fruits, contre les produits suisses (fromage, laine, toile) ou allemands.

Le parcours le plus intéressant était celui du Haut-Hasli, en même temps qu'il était le plus dangereux. Tous les pâturages et les forêts de la région étaient affermés à un hospitalier[2] qui résidait près des lacs du Grimsel et devait secourir gratuitement les pauvres voyageurs et rechercher les égarés ; une collecte lui fournissait un supplément de ressources ; elle se faisait soit dans le canton de Berne, soit dans la vallée de Conches qui participa aussi aux frais de l'érection et des réparations de l'hospice[3]. Les accidents étaient fréquents, et la légende s'en empara pour les attribuer à la vengeance divine. Le muletier était un type original : c'était un robuste gaillard qui, gagnant gros à son métier, aimait à jouer le riche, le généreux dans les fêtes ;

[1] Grenat. o. c. p. 363.

[2] Il n'y a que cinq ans que l'hospice, transformé en hôtel, a été vendu à un particulier.

[3] Grenat. o. c. p. 41.

il était empressé, galant avec les filles, auprès de qui il était servi par une certaine faconde qu'il avait acquise dans ses voyages; d'ailleurs, sans scrupules, en dehors des lois grâce à son existence nomade, dépouillé des préjugés et même des croyances de sa religion, buveur, batailleur, cupide, il était jugé capable d'un meurtre pour assouvir sa vengeance ou se procurer de l'or ; mais ses crimes étaient punis un jour ou l'autre, au moment où il s'y attendait le moins, par une chute mortelle dans l'Aar ou l'ensevelissement sous une avalanche.

Si la route Grimsel-Gries est des plus directe, le profil en long en est désavantageux ; après s'être élevé à 2207 m[1] au Grimsel, il faut descendre à 1350 m. à Obergestelen pour remonter à 2468 m. au Gries ou 2410 m. à l'Albrun. La route à peu près parallèle du Gothard (2111 m.), est bien préférable à ce point de vue; mais longtemps les gorges des Schöllenen furent infranchissables, et elles restèrent toujours exposées aux avalanches ; celles-ci sont plus terribles encore au val Tremola, au-dessus d'Airolo. Le Simplon est plus aisé à passer, mais arrivé à Brigue, le voyageur venu d'Italie trouve devant lui la barrière des Alpes bernoises qu'aucun col n'interrompt sur une distance de 55 km[2]. La construction en 1805, sur l'ordre de Napoléon Ier, d'une grande route carrossable menant de St-Gingolph à Domo d'Ossola par dessus le Simplon donna à ce passage une importance extraordinaire en y permettant le trafic d'hiver. Le Gothard eut son tour en 1820-1830. Considérablement réduit, le commerce par le Gries végétait encore. Il reçut le coup de grâce en 1885 avec l'ouverture du chemin de fer du Gothard. La contrebande resta seule à utiliser les

[1] Dans la Grimselalp, au S de la Hausegg.

[2] Sauf des cols de glacier et de haute montagne, tel que celui qui reliait Fiesch à Grindelwald dans l'Oberland bernois, et qui fut fréquenté soit au temps de la Réforme par les Bernois demeurés catholiques qui venaient entendre la messe en Valais, et par les Valaisans devenus protestants qui allaient assister au prêche à Grindelwald, soit au temps de la domination française, par les contrebandiers.

passages conchards ; mais portant sur le bétail, l'alcool et les vins, marchandises de gros volume, elle ne put plus s'effectuer d'Italie en Suisse dès que la Confédération eut établi des postes de gardes-frontière à Binn et à Ulrichen ; de Suisse en Italie, c'est le tabac, dont l'introduction clandestine procure aux gens de Binn et d'Ausserbinn de beaux bénéfices.

Avec les relations commerciales un stimulant puissant disparut : plus de termes de comparaison avec les contrées voisines, plus de véhicules des idées nouvelles, plus d'élargissement de l'horizon ; au lieu d'une adaptation plus exacte de l'homme au milieu géographique, au lieu d'amélioration et de progrès, l'immobilisme, la routine ; il semble qu'après avoir vécu d'une vie intense du XIIIe au XVIIe siècle, la vallée de Conches ne fasse plus que végéter, attendant du dehors l'étincelle excitatrice.

Tourisme.

La grande route de Brigue à la Furka est le principal facteur de changement dans les conditions actuelles de l'existence concharde. Elle fut construite par sections de 1820 à 1867 [1], en suivant à peu près le tracé de l'ancien chemin, sauf entre Lax et Niederwald, où elle reste sur la rive droite du Rhône, qu'elle longe à une grande hauteur, après avoir escaladé la forêt de Fiesch en zigzaguant. A Gletsch elle s'est complétée en 1895 par l'établissement de la nouvelle route du Grimsel au flanc de la Maienwand. Si des voyageurs [2] s'étaient déjà aventurés auparavant en Conches, si des alpinistes [3] avaient déjà exploré les plus belles cimes des chaînes périphériques, ce n'est que par la construction de la route carrossable que le flot des tou-

[1] En 1820, de Brigue à Lax, avec réfection complète en 1854 après une inondation ; de Selkingen à Munster en 1834 ; de Lax à Fiesch en 1836 ; de Fiesch à Oberwald en 1860-1861 ; d'Oberwald au sommet de la Furka en 1863-1867.

[2] Parmi ceux qui ont laissé des relations écrites de leur voyage, Stumpf au XVIe siècle, Bourrit, Coxe, au XVIIIe siècle, Töpffer, au XIXe.

[3] Entre autres Studer, Ulrich, de Fellenberg, entre 1860 et 1880.

ristes s'est mis à couler tout le long de la vallée. Les diligences fédérales avec leurs « suppléments », les mail-coaches des grands hôtels, les voitures de louage à un ou deux chevaux, les bicyclettes montent, descendent, se croisent, transportant chaque jour de beau temps des centaines d'étrangers. L'hôtel du Glacier du Rhône [1], à Gletsch, avec ses 250 lits est, au fort de la saison, souvent insuffisant à recevoir tous ses hôtes, dont beaucoup sont obligés de continuer leur route ou de descendre jusqu'à l'hôtel d'Oberwald. Mais ce ne sont que des passants, attirés par la réputation du glacier du Rhône ; il y a peu de sommités qui se gravissent de là, les hôtels du col de la Furka et celui du Grimsel étant bien mieux placés à cet égard. Il en est de même à Ulrichen, où s'arrêtent ceux qui ont l'intention d'aller admirer la superbe chute de la Toce (140 m. de hauteur), de l'autre côté du Gries. A Fiesch, on séjourne plus longtemps : les glaciers d'Aletsch et de Fiesch, les pics qui les dominent, la vallée de Binn sollicitent la curiosité des touristes. Ce n'est que Binn lui-même, Munster aussi, à un moindre degré, qui soient devenus des stations de villégiature, grâce au charme agreste de leurs environs. Ailleurs, à Ernen par exemple, les amis du silence, de la paix, de la simplicité champêtre, du pittoresque des mœurs surprises dans l'intimité, trouvent chez quelques particuliers un accueil des plus hospitalier.

Le contact entre l'étranger et l'indigène est ainsi localisé sur un petit nombre de points ; il est rare ; il est peu profond : en dehors des hôteliers, il n'y a que peu de gens qui s'occupent des touristes ; il y a deux ou trois bazars et des plus modestes, il y a quelques enfants qui offrent à vendre des fruits, des fleurs de la montagne, des cristaux, il n'y a pas de mendiants, ni de ces ouvreurs de

[1] Propriétaire M. J. Seiler, de la famille du fondateur de la station de Zermatt.

Canal d'irrigation d'Ernen

le long d'une moraine au-dessus de Muhlibach.

„Tellenhaus" à Ernen.

Maison datant de 1576, décorée d'une fresque représentant l'épisode de Guillaume Tell visant la pomme sur la tête de son fils.

barrières, de ces sonneurs de cor des Alpes, que l'on rencontre dans d'autres régions de la Suisse et qui ne sont que des mendiants déguisés. Enfin, la « saison » est très courte ; à cause de la neige, les cols sont fermés à la circulation des voitures entre le 15 septembre et le 15 juin, neuf mois où la route de Conches devient un cul-de-sac que les voyageurs désertent. Ainsi le tourisme a eu une influence des plus restreintes, presque nulle, sur les mœurs conchardes ; l'hospitalité antique n'a pas fait place encore à la cupidité ; le travail assidu, accepté joyeusement, est encore la ressource de la plupart.

Germes d'évolution.

Quelques jeunes gens[1] s'engagent pour l'été seulement dans le personnel des hôtels ; leur salaire est bientôt dissipé en prodigalités ; par esprit d'imitation, par faiblesse devant la tentation, ou comme le feraient des enfants qui brûlent d'employer le bel écu neuf dont on leur aurait fait cadeau, ils dépensent tout leur gain avant de rentrer à la maison paternelle ; pendant ce temps leurs bras robustes ont manqué à l'agriculture, le rapport en a été moins bon, mais le nombre des bouches à nourrir pendant l'hiver n'a pas diminué. Bien plus, ils ont pris, dans leur brève escapade dans le monde, des habitudes, des besoins plus coûteux encore que leur absence : il faut aux filles de belles robes, des rubans, des colifichets, aux garçons de l'argent pour aller au cabaret. Jadis, le Conchard était très sobre ; certaines solennités étaient seules prétextes à des beuveries prolongées ; le dimanche, les hommes se réunissaient à l'auberge sans se croire obligés de prendre une consommation. Aujourd'hui on boit davantage, non seulement du vin, mais encore de l'absinthe ; l'usage de celle-ci s'est généralisé sous l'influence d'émigrés rentrés de l'étranger, de

[1] L'évolution qui se dessine en Conches n'est pas partout également avancée ; c'est pourquoi certains traits, ici rapportés, justes en plusieurs lieux, ne le sont pas encore ailleurs.

France principalement[1]; l'eau-de-vie remplace, au premier déjeuner, le lait, considéré comme boisson de luxe depuis qu'il a augmenté de valeur; la grande route a, en facilitant les transports, amené à la fois ce renchérissement et la dépréciation des céréales ; l'Etat valaisan y a contribué à son tour en encourageant l'élève du bétail et l'économie alpestre.

Cependant jusqu'à maintenant Conches se trouvait en dehors de la zone d'influence de tout chemin de fer ; la station la plus proche est Brigue ; mais cette ville fut longtemps tête d'une ligne d'intérêt strictement local; Lausanne, à 146 kilomètres de distance, était trop éloigné pour faire affluer jusqu'à cette extrémité le sang et la vie. Le percement du tunnel du Simplon vient de transformer le cul-de-sac en un passage international. Sans doute cet événement est trop récent pour avoir eu déjà quelque effet ; mais il n'est pas possible qu'il n'en déploie aucun : l'horaire des trains de voyageurs a déjà été amélioré ; celui des marchandises le sera progressivement ; les produits de l'agriculture et de l'industrie italiennes viendront lutter contre les suisses.

Les conditions de l'existence seront profondément modifiées en Conches. A l'induire des tendances qui se dessinent, la quasi-indépendance économique de cette vallée est à la veille de disparaître : d'une part les besoins des habitants se seront multipliés, d'une autre la concurrence rendra onéreux les procédés actuels de la culture. La spécialisation dans l'industrie laitière s'opérera ici comme elle l'a fait dans d'autres régions géographiquement identiques[2]; mais le Conchard saura-t-il exploiter ses pâturages d'une manière plus intensive, améliorer le sol et la race de

[1] En 1901, un habitant de Reckingen, rentré de Paris où il avait été concierge, installa à l'auberge qu'il ouvrit dans son village, un petit appareil, rapporté de France, pour mélanger lentement l'eau à l'absinthe. Pour voir fonctionner cet appareil les paysans se font servir un verre de cette liqueur.

[2] Aux Ormonts, dans la vallée de Joux (canton de Vaud) par exemple.

bétail, perfectionner la fabrication des fromages, ou bien se contentera-t-il de sa routine ? En supposant que le paysan se montre progressiste, le sol parviendra-t-il à nourrir autant d'habitants qu'aujourd'hui ?

Le tableau de la vie du peuple de Conches, qu'on a essayé de faire dans les pages qui précèdent, n'est déjà plus tout à fait exact ; la vie est par essence mouvement, transformation, évolution ; elle semblait s'arrêter, en Conches ; ce n'était qu'apparence ; voici qu'elle se renouvelle ; divers faits géographiques, l'altitude, le climat, le relief, avaient servi de base à sa formule des temps passés ; d'autres peut-être détermineront les conditions d'existence à venir.