Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 1 (1951)

Heft: 4

Artikel: La route du Valais au XIVe siècle

Autor: Daviso, Maria C.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-77726

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: 16.07.2025

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

LA ROUTE DU VALAIS AU XIVe SIÈCLE

par Maria C. Daviso

Nous ne possédons guère de renseignements satisfaisants sur les routes médiévales, et les opinions des savants sont très partagées sur le problème de savoir si le moyen âge a construit peu ou beaucoup de routes, c'est-à-dire s'il a vécu en utilisant les débris des voies romaines, ou si on a déplacé alors les anciens itinéraires selon les nécessités nouvelles[1]. Cette alternative trouve uniquement sa raison d'être, à mon avis, dans une trop vaste acception du mot moyen âge: il est évident que si l'on songe aux deux ou trois siècles qui ont suivi les invasions, la première opinion est la plus probable, alors que dès le XIe siècle, avec l'accroissement de la population, avec la création d'une multitude de nouveaux villages et même de petites villes, avec l'épanouissement des courants commerciaux entre la Méditerranée et l'Europe du Nord, on ne peut sérieusement contester la création d'un réseau routier beaucoup plus dense.

Cela revient à rappeler, comme disait justement Marc Bloch, «que l'histoire routière de l'Europe avant le XVIIIe siècle reste encore presque tout entière à écrire». A cette histoire, d'une si grande importance pour la connaissance des relations humaines, je désire apporter une petite contribution, en étudiant l'état et la manutention de la route du Valais pendant un peu plus d'un demi-siècle, de 1285 à 1350.

Deux itinéraires provenant d'Italie confluaient dans la haute vallée du Rhône: l'ancienne route romaine Mediolanum-Argentoratum, qui descendait du Grand-Saint-Bernard par la vallée de la Drance, après avoir remonté les vallées de la Doire et du

[1] F. Imberdis, *Sur les routes du Moyen-âge*, dans *Annales d'histoire sociale*, 1939, p. 410ss., avec la note de Marc Bloch à la page 416.

Buthier, et la route du Simplon, qui venait de la vallée d'Ossola ou de la Toce.

Tout le monde est d'accord pour reconnaître la grande importance, depuis les temps préhistoriques, du *Summus Poeninus*. Sur l'antiquité du passage du Simplon par contre, les opinions sont très partagées entre les érudits, dont la plupart, sur la foi des anciens itinéraires, ignorent complètement cette route, et les historiens qui, plus récemment, ont examiné le problème[2]. Il paraît pourtant prouvé que, dès 196 avant J. C., il existait à travers le Simplon une route utilisable par les bêtes de somme, et dont l'origine est peut-être même antérieure.

Tandis que le premier de ces deux itinéraires avait été le plus important pendant l'antiquité et le haut moyen âge, dès le XIIe et le XIIIe siècles cette importance alla rapidement en diminuant, alors qu'augmentait au contraire celle du Simplon, qui, dans la deuxième moitié du XIIIe siècle, devint, pour ainsi dire, avant l'essor du Gotthard, le seul passage des Alpes utilisé par le grand commerce international entre l'Italie, la Champagne et la Flandre, grâce à sa moindre élévation et aussi peut-être à une distribution plus uniforme des pentes.

Les exigences de ce trafic avaient amené bientôt les marchands italiens à s'intéresser à l'état et à la sécurité de la route et à intervenir auprès des autorités comtales et seigneuriales du pays, c'est-à-dire auprès du comte-évêque de Sion, des comtes de Savoie et des petits seigneurs qui tenaient des fiefs de l'un ou de l'autre[3].

[2] F. Pezza, *Romanità e attualità della Sempione-Genova. Storia della via Settimia*, dans *Bollettino storico per la provincia di Novara*, 1948, p. 58—102. A. Schulte, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig*, Leipzig 1900, p. 5—6. Je n'ai malheureusement pas pu prendre connaissance de E. Oelmann, *Die Alpenpässe im Mittelalter*.

[3] «Per totum episcopatum strate sunt episcopi et debet servare et defendere et si mercatores fuerint capti vel damnum passi debet ea quaerere episcopus tamquam res proprias»; v. 1217, doc. 265, dans J. Gremaud, *Documents relatifs à l'histoire du Valais (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse Romande)*; accord entre l'évêque et les seigneurs de la Tour, id., doc. 283; inféodation du péage de Granges, 1271, id., doc. 781; inféodation d'une part du péage d'Ayent, 1271, id., doc. 778; garantie de Aymon de Louèche, 1272, id., doc. 797.

Les nombreux droits de péage qu'on payait à plusieurs endroits auraient dû, il est vrai, garantir aux voyageurs la sécurité et la praticabilité des routes, mais ce principe, jamais oublié et jamais nié, était le plus souvent, en pratique, très négligé; l'argent qu'on percevait par les péages était presque toujours et presque partout utilisé bien autrement qu'à la réparation des ponts et des chaussées. Les compagnies de marchands en étaient alors venues à traiter directement avec les seigneurs et à signer des conventions, qui nous renseignent sur l'état des routes et sur l'organisation des transports.

La première de ces conventions qui nous soit parvenue, probablement l'une des plus anciennes, fut signée en 1272 entre les syndics de l'*universitas* des marchands de Milan et Pistoie et l'évêque de Sion. Les marchands, reconnaissant que l'évêque ne pouvait pas *stratas et pontes reficere et in bono statu conservare sine maximis et immoderatis expensis*, lui donnaient en plus du péage accoutumé de Sion, 12 deniers mauriciens sur chaque balle de grande valeur, 6 deniers sur chaque balle de moyenne valeur, 2 deniers sur chaque balle de faible valeur. Après quoi on déclarait, une fois pour toutes, les péages *antiqui*, c'est-à-dire légitimes, on fixait les tarifs qu'on y devait observer et les garanties données aux marchands contre les abus et les excès de la fiscalité des fonctionnaires. De plus, pour se ménager la bienveillance du *dapifer* Guillaume, un des plus puissants serviteurs de l'évêque, on lui avait promis un autre supplément sur chaque balle afin qu'il s'employât à *adiuvare et manutenere ipsos mercatores in omnibus negociis mercatorum sive mercature in districto domini episcopi et alibi ubicumque poterint justicia mediante*[4].

Vingt ans plus tard, le 15 mars 1291, les procureurs des marchands milanais, Quirico de Monteoliveto et Marco Lignatio signèrent une nouvelle et importante convention, par laquelle l'évêque s'engageait à renoncer aux représailles, à dédommager les marchands pour les pertes subies dans les 40 jours suivant la dé-

[4] Traité entre les marchands milanais et l'évêque de Sion, 1272—73, GREMAUD, *op. cit.*, doc. 805; concession des marchands au sénéchal Guillaume, 1270, id., doc. 765; confirmation de Rodolphe, élu de Sion, id., doc. 764; accord avec Humbert de Gavio, 1272, id., doc. 787.

nonciation et sur simple serment du marchand, à condition éventuellement que le *Comune* en garantît l'honnêteté et la loyauté, à pourvoir aux travaux accoutumés d'entretien de la route, et à empêcher les taxations illégales et arbitraires des ses fonctionnaires[5].

Des comtes de Savoie, seigneurs du Valais de la Croix d'Ottens d'abord, puis de la Morge de Conthey jusqu'au lac, les marchands obtinrent, le 22 novembre 1276, par les soins de Jean Liprandi et d'Henry Arcuri, que le *surepesio* perçu sur les draps en plus du *rectum pedagium* fut abaissé du 33% au 25%, et le *surepesio* perçu sur la laine, du 33% au 20%[6].

Pourtant quelque temps après, entre 1276 et 1282, les marchands durent accepter une autre augmentation, que nous ne connaissons par aucun document, mais que nous pouvons supposer, car le tarif du péage fut augmenté de deux deniers par balle pour l'entretien de la route de Bex à Martigny[6bis].

En 1336, Aymon de Savoie accorda encore aux marchands milanais représentés par Bertrando de Solario et Contino Dal Pozzo un nouveau et très important privilège, qui a tous les caractères du véritable *guidonagium* ou *conductus* et qui assurait à la fois dédommagement pour les pertes, sûreté pour les transports et garanties pour les représailles et les saisies[7].

---

[5] Traité entre l'évêque de Sion et les marchands milanais. L. Cibrario, *Delle finanze della monarchia di Savoia, dans Memorie dell' Accademia delle Scienze*, T. XXXVII, p. 181; Gremaud, *op. cit.*, doc. 1017.

[6] Traité entre Philippe de Savoie et les marchands milanais, 22 novembre 1276, *Monumenta historiae patriae*, Chart, I, doc. 1003, c. 1499.

[6bis] cf. infra note 9. Le *pedagium camini* de Saint-Maurice ne frappait pas seulement les marchands. Le tarif était le suivant:

Equi non existentes de terra comitatus Sabaudiae	1 den. maur.
Destrarii solventes magnum pedagium	2 den. maur.
Equi honerati vel ducti ad vendendum exceptis equi de Sancto Mauricio	1 den. maur.
Asini honerati vel ducti ad vendendum	1 ob.
Bestiae minutae quae ducuntur ad vendendum	1 ob.
De qualibet bala	1 den.
De quolibet curru vel trosello	*secundum magis vel minus.*

[7] Privilège d'Aymon aux marchands milanais, 14 juin 1336, confirmé par Amédée VI le 23 mai 1347. Cibrario, *op. cit.*, T. XXXVI, doc. VI, p. 249.

Les marchands n'oublièrent pas les petits seigneurs du pays: le 14 janvier 1272, Burgerius de Arcu et Albertus Liprandus, procureurs du *Comune* et des marchands de Milan *dederunt et constituerunt et ordinaverunt* à Humbert du Gavio, citoyen de Sion, un denier viennois pour chaque balle *pro manutenendo stratam et pontes subtus Vertrey ubi dicitur es Valos sive Langhenum*[8].

C'est dans ces documents et dans la comptabilité du *pedagium camini* de Saint-Maurice[9], c'est-à-dire des deux deniers perçus pour l'entretien de la route de Bex à Martigny, et effectivement dépensés pour cet entretien, que nous puisons les renseignements qui vont suivre sur l'état des routes dans le Valais.

La route venant de Villeneuve et du Pays de Vaud, et plus tard de Genève, remontait la vallée sur la droite du Rhône jusqu'à Saint-Maurice, où il y avait pont et péage, puis sur la gauche du fleuve jusqu'à Riddes, où il y avait aussi pont et péage, puis de nouveau sur la droite de Riddes à Sion, et enfin après le pont et le péage de Sion, toujours sur la gauche jusqu'à Brigue. Du lac au pied du Simplon, elle était praticable aux chariots et d'une largeur suffisante pour les croisements, car nous constatons lors des réparations l'emploi de centaines de chariots à la fois, ce qui fait supposer un va-et-vient continuel[10].

L'ancien pavé de la route romaine, en admettant qu'il eût existé, devait alors avoir disparu presque partout, remplacé par un système de construction se rapprochant des systèmes modernes. Le chemin était surélevé par rapport au terrain voisin par une couche de pierraille, de fagots et de sable renforcée par des pieux enfoncés dans le sol et par des poutres transversales[11]; partout où

---

[8] Traité entre Humbert de Gavio et les marchands, Sion, 1272, GREMAUD, *op. cit.*, doc. 787.

[9] Les comptes du *pedagium camini* font suite aux comptes du grand péage de Saint-Maurice. *Archives d'Etat de Turin, Sezioni riunite*, inv. 69, f. 161, rot. 1 e seg.

[10] Voir le tableau II: Hommes et chariots employés de 1318 à 1350.

[11] C. 1322—23: «in stipendiis centum triginta hominum scindencium ramam pro calciatis». C. 1327—31: «in confectione cuiusdam camini novi... in stipendiis operariorum operancium ad predicta quasi per unam diem, implicancium ramam, lapides et faciencium bastitas, calciatas pontis et preparancium platerones, avuillias, trabes, planchias ad predicta»; «in sti-

il était au niveau du sol, des fossés assuraient l'écoulement des eaux[12]; presque partout dans le voisinage des torrents et des ponts des *bastitae*, des digues de pieux, fagots, pierres et terre étaient aménagées pour le protéger des débordements.

Le Rhône n'avait peut-être pas encore, dans la large plaine, un lit bien marqué et les soudains débordements de ses affluents détournaient souvent le fleuve de son cours, entraînant les pires désastres, nonobstant la faible protection des *bastitae*[13]. De Vouvry à Martigny, seul existait le pont de Saint-Maurice, qui était en pierre, mais très ancien et déjà en fort mauvais état[14]; les ponts étaient par contre très nombreux sur les torrents descendant des vallées latérales, tous très impétueux et sujets à de terribles débordements à cause des glaciers des grands massifs valaisans et bernois[15].

---

pendiis centum viginti currum apportancium ramam, bans et avuillias, lapides et terram ad ponendum supra calciatas»; C. 1320—21: «...novies viginti et tresdecim perticis pro avuillis sive fusellis faciendis ad figendum predictos bancos et ramam».

[12] C. 1285—86: «in stipendio quorundam terrillionum faciencium novies viginti quindecim teysias fossati in dicto camino».

[13] C. 1327—31: «In confectione cuiusdam bastite facte juxta pontem des Vignètes et in reparatione bastite pontis d'Otanez»; «in confectione cuiusdam magne bastite facte prope acquam dou Troeyn»; C. 1345—40: «in constructione cuiusdam bastite facte de novo prope grangiam Sancti Laurencii ad defensionem aque Rodani pro camino domini conservando»; C. 1346—47: «in reparacione bastite prope Sanctum Laurencium que erat ita in abyssum redundata propter magnam inundacionem Rodani...»; C. 1350—51: «in factura duarum bastitarum seu barrarum facta de novo apud Sanctum Mauricium in rippa Rodani prope Sanctum Laurencium».

[14] C. 1341—42: «prope pontem lapideum Sancti Mauricii», «in reparacione magni pontis Sancti Mauricii in loco ubi est diruptus»; C. 1327—31: «in reparacione magni pontis Sancti Mauricii cuius paries erat in duobus locis diructa»; C. 1337—39: «in constructione cuiusdam novi pontis facti super pontem Sancti Mauricii ubi supervenerat quondam magnum foramen ita quod equi et currus transire non valebant».

[15] On trouve dans les comptes les noms des ponts de l'Avançon, de Pissevache, des Buches, des Vignes, de Pordeville, de Pulcrofonte, de Rochey, de la Marre, de Virolet, de Ottans, de la Sallanche, du Trient. Ce dernier était en pierre: «pons lapideus dou Trouen»; C. 1319—20: «in ponte dou Trouen reficiendo et reparando quia descopertus erat de lapidibus et de losis».

Qui a vu de ses propres yeux la soudaine furie des torrents dans une vallée alpestre, imaginera sans peine ce qui se cache sous le pauvre latin du scribe: rochers éboulés, chaussées par endroits arrachées, et par endroits enfoncées ou ensevelies sous de véritables moraines de blocs de rocher ou de gravier, ponts emportés, piliers rongés[16]. Et pourtant le trafic ne pouvait pas s'interrompre; les marchands qui payaient péage voulaient passer rapidement; il fallait les indemniser pour des retards ou pourvoir à faire transporter les marchandises à dos d'homme si les chariots ne pouvaient pas passer, et il était à craindre alors qu'elles se mouillent[17].

Chaque saison il fallait entreprendre une lutte opiniâtre pour défendre l'*iter publicum*, l'*iter domini* contre le déchaînement des éléments. On songeait donc immédiatement aux réparations; le châtelain, des gens du métier, l'abbé de Saint-Maurice lui-même se rendaient sur place et décidaient que faire[18]: ramener le torrent

---

[16] C. 1337—39: «in amplectacione et reparacione camini ultra Salanciam ubi quedam ruyna descenderat taliter quod currus non valebant transire per iter»; C. 1327—31: «quia aqua que labitur per pontem dou Troeyn inundavit extra terminos cursus sui ita quod circumquaque fere omnino destruxit stratas et itinera et pontes per longum spacium»; C. 1332—33: «in remocione grossorum lapidum que propter magne aque abundanciam et pluvie venerunt in ruyna supra caminum», «in reparacione calciate... de novo facte in pluribus locis destructe per ruynam dicte aque», «propter inundacionem et lapides de montibus descendentes»; C. 1327—31: «in confectione novi pontis in pede d'Otanez et bastitarum factarum ab utraque parte dicti pontis et reparacione et levacione dicti pontis de duabus vicibus quia propter maximam inundacionem aquarum quasi in abyssum redundaverat»; «propter maximam inundacionem dicte aque que dictum caminum omnino destruxerat».

[17] C. 1334—36: «in stipendiis viginti quattuor hominum conducencium ballas Martini de Montebreyto et Franciquini Boson et quorundam aliorum mercatorum ab Eviona usque apud Oitans quia tunc aqua erat per totum caminum in tanta magna quantitate propter magnam Rodani inundacionem quod mercandie non valebant transire sine magno periculo»; C. 1341—42: «libravit... qui deducti fuerunt Clerico de Cremona mercatori ducenti triginta unam ballas lane in Lombardiam de pedagio quod debebat qui per plures dies stetit quia non potuit transire dictas ballas per pontem de Ridda qui per gentes castellanie Saillonis fuerat laceratus».

[18] C. 1281—85: «in stipendiis trium hominum euncium ad dictum caminum pro ipso dictando et advisando per dictum tempus»; C. 1327—31:

débordé dans son ancien lit, enlever le gravier qui encombrait la route, relever les chaussées abîmées, les détourner même sur des centaines de mètres plus près de la montagne pour plus de sûreté, rassembler et renforcer les *bastitae*, rebâtir les ponts en maçonnant avec de solides blocs de pierre les soubassements et les piliers. Les gros blocs de rocher qu'on ne pouvait déplacer, il fallait les faire sauter, et faute de tritol ou de dynamite, en les échauffant par le feu et en les refroidissant ensuite avec de l'eau[19].

On entreprenait les travaux d'emblée: des centaines d'hommes étaient embauchés; les uns allaient sur la montagne couper des genévriers ou des broussailles, les autres avec des centaines de chariots amenaient des pieux, des poutres, des pierres, du sable; maçons et charpentiers travaillaient aux ponts. Pendant l'hiver, car on passait les Alpes même en décembre ou en janvier, il fallait déblayer la route de la neige, briser les glaçons, ou enlever les «gonfles» que le vent accumulait[20]. Il arrivait aussi, parfois, que

---

«in constructione cuiusdam camini de novo facti de mandato domini abbatis Sancti Mauricii... ad relacionem Guillelmi de Castillione presentis».

[19] C. 1321—22: «in refectione et reparacione camini, poncium et calciatarum camini que destructe erant in pluribus locis»; C. 1327—31: «in levacione pontis antiqui de Buches», «removendo lapides et fregendo cum igne», «in reductione dicte aque per subtus pontem», «in confectione et constructione cuiusdam camini de novo facti... per pedem montis a ponte de Troeyn tendendo versus Martiniacum spacium tractus trium balistarum quia gentes equi et currus et alii portantes mercandias per caminum antiquum non valebant transire propter maximam inundacionem dicte aque que dictum caminum omnino destruxerat»; C. 1331—32: «in confectione cuiusdam quantitatis camini novi ultra pontem Salancie quia caminum antiquum erat nimis prope Rodanum... in levacione calciatarum factarum in novo camino predicto iam facto anno precedenti in quo dicte calcie propter continuacionem currum erant submisse prope aquam circa quinquaginta teysiis taliter quod mercandie sine magno periculo transire non valebant»; C. 1333—34: «in reparacione pontis lapidei du Truens cuius paries ab uno latere dirupta erat, et erat dictus pons in periculo diruendi in parte nisi fuisset succursus, propter quod fuit facta iuxta dictam parietem quedam ogina seu pila muri continens in altitudine a fondamento usque in summo... viginti pedum et tribus lateribus in quolibet latere spacium decem pedum et in quarto latere pontem tangente quantitatem sexdecim pedum».

[20] C. 1346—47: «in reparacione itinerum in pluribus locis ubi erat nix per ventum in tanta quantitate congregata quod nemo transire valebat»;

I. Prix

	ante 1310			1310—20			1320—30			1330—40			1340—49			1349—50		
	l	s	d	l	s	d	l	s	d	l	s	d	l	s	d	l	s	d
homo pro die						4			4			4			4			7
currus pro die						12			12			12			12			16
lathomus pro die						5–12						10						
carpentator						7			8			8			8			
1 modius calcis					3						3							
1 avuillia									½			½			½, 1			
1 bans									2			2,3,6			2			3
1 trabis magna (6 teys.)					5				8		3–4							
1 trabis parva					5				2–4					3–4				
1 postis						1												
1 miliare tegularum						18												
100 fasciculi ramae								2										
1 situla												3½						
1 pichus									12									
pro una navi existente in confectione pontis pro die									8									
1 teysia fossati			4															
1 teysia terralli		14																
1 teysia muri 2 pedibus					10													
1 teysia muri clausure ville		15																
Pro papiro et pergamino pro scribendo pedagium	2						2			2			2			2		
Salarium pedagiatoris grossi ped. pro anno	2						2			2			2			2		
Saliarum pedagiatoris ped. cam. pro anno	3						3			3			3			3		
Saliarum scriptoris pro anno	2	10					1	10		1	10		1	10		1	10	
Expensa clerici seu magistri pro una die			30–37															

Le *denarius mauriciensis* valait 7 den. grossi turon.

les étranges entreprises des montagnards causent elles-mêmes des désastres[21].

De tous les torrents, le plus dangereux était celui «dou Troeyn, dou Trouin, dou Trien» c'est-à-dire celui qui descend de la vallée du Trient. Le pont en pierre qui l'enjambait fut complètement reconstruit en 1320 et en 1323; en 1331, le désastre fut particulièrement grave: le Trient et le torrent de la Marre abîmèrent complètement la route près de Saint-Maurice, interrompant tout trafic pendant trois jours. De l'autre côté des Alpes, à cause des pluies de printemps, la Doire faisait des ravages semblables dans la vallée de Suse[22]. Le pont sur l'Avançon fut rebâti six fois pendant les cinquante premières années du XIVe siècle: en 1318, 1321, 1323, 1325, 1337, 1346; le pont des Buches le fut en 1320, 1325, 1327 et 1329; celui des Vignes ou des Vignètes en 1320, 1325 et 1332. Presque chaque année, il fallait déplacer la route plus près de la montagne: en 1327, entre le pont du Trient et Martigny; en 1332, entre le pont des Buches et le pont du Trient; en 1332, ce fut sur 64 toises au delà du pont de la Sallanche, et sur 250 toises près du pont du Trient. En 1331, 1337, 1349 et 1350 des *ruinae*, des éboulements se produisirent et il fallut ouvrir à nouveau le chemin. En outre, presque partout, il fallait chaque année amener des pierres, du gravier, renforcer les *bastitae* et les ponts.

Tous les ouvriers engagés pour ces travaux, ouvriers dont le nombre était parfois imposant, étaient payés à la journée, chacun selon ses capacités, des maçons et des charpentiers, qui touchaient le plus, jusqu'aux simples manœuvres envoyés dans la montagne

---

C. 1350—51: «in fractura glaciarum tempore hyemalis»; C. 1341—42: «in pluribus locis removendo les gonfles nivis et frangendo glacies».

[21] C. 1312—13: «Iniunctum est sibi quod ipse requirat castellanum Sancti Mauricii et procuratorem domini comitis ut ipsi compellant homines de Salvan qui, ut dicitur, impedierunt cursum aque dou Tryen per bastitas quas ibi fecerunt, propter quas dicta aqua exivit de cursu suo et diruit iter publicum in pluribus locis, ut ipsi emendent expensas que ibi facte fuerunt per dictum pedagium».

[22] Compte de la châtellenie de Suse, 1331—32 (*Archives d'Etat de Turin, Sezioni riunite)*: «... et ad praesens non sunt ibidem preterquam tria iuga boum propter destructionem et ruynas maximas aquarum que fuerunt ibidem anno CCCXXXI».

couper des broussailles. Pas trace de corvées, et cela nous étonne un peu: peut-être étaient-elles déjà rachetées; peut-être, étant gratuites, n'y avait-il aucune raison de les faire figurer dans les comptes? Il est plus probable qu'elles étaient fixées par la coutume à certains jours déterminés de l'année, et qu'il fallait donc pour les travaux exceptionnels imposés par les conditions météorologiques et le trafic, recourir à une main d'œuvre payée.

Les comptes nous renseignent naturellement sur la paie journalière de ces ouvriers: entre 1310 et 1348, ces paies se maintiennent constantes, et sont les mêmes à peu près que celles des réglements de Sion (1269)[23]. En 1349 et 1350, on peut constater une certaine tendance à la hausse. On ne peut malheureusement pas toujours dégager du total des dépenses les prix de revient de certains travaux, ni les prix des matériaux employés. Voici quelques-uns de ces prix.

II. Hommes et chariots employés

années	hommes	chariots	années	hommes	chariots
1318—19	101	57	1334—36	340	42
1319—20	80	37	1335—37	203	51
1320—21	74	40	1337—38	162	64
1321—22	270	57	1338—39	344	64
1322—23	55	17	1339—41	245	65
	153	45	1341—42	55	46
1323—24	19	7	1343—44	200	40
1324—25	37	9	1344—45	169	37
1327—31	966	259	1345—46	120	40
1331—	660	122		130	53
1331—32	109	57	1346—47	57	24
	595	146	1347—49	86	14
1332—33	448	83	1349—50	40	2
1333—34	154	48	1350—51	102	53

En examinant le tableau-bilan donné en annexe (pp. 560–561) et que j'ai dressé en tenant compte seulement des *recepta* du *pedagium*

[23] GREMAUD, *op. cit.*, doc. 751, Franchises de Sion, 1269: sectorii: 7 den. sine esca; operarii: 2 den. cum esca; 4 den. et vinum sine esca; 5 den. sine vino.

camini (enregistrées dès 1320 simultanément avec celles du *pedagium Fociniaci*) et des *librata*, c'est-à-dire des dépenses relatives à l'entretien de la route et aux salaires du *pedagiator* et du *scriptor pedagii*, nous remarquons qu'on s'efforçait évidemment de ne pas avoir de déficit, en limitant les réparations, les années normales, à l'indispensable, et en faisant même, peut-être, quelques économies en prévision des mauvaises années. On constate cependant que le *pedagium camini* n'était pas, en définitive, une mauvaise affaire pour le comte de Savoie; quoiqu'on ne payât pas seulement, avec l'argent perçu par le péage, tout ce qui touchait la *domus ballarum*, mais parfois la construction des remparts de la ville, des fossés, des *tornafols*, il restait souvent quelque marge encore.

On peut constater aussi que les dépenses d'administration, salaire annuel du *pedagiator* (100 sous) et du *scriptor* (50, 30 sous), frais des vérificateurs envoyés sur place, achat de parchemin, papier, étaient, dans les années normales, presque égales à celles exigées par l'entretien de la route. La bureaucratie est toujours la même!

Le nombre imposant (100, 200, 250) des chariots employés aux réparations de la route, la remarque souvent rapportée dans les comptes de marchands qui ne pouvaient pas passer et de l'indemnité qu'il fallait leur verser pour chaque retard[24] prouvent le trafic intense qui animait la route du Valais. Il n'est pas possible en effet que tous ces chariots fussent des chariots normalement employés aux travaux des champs; c'étaient certainement là, au contraire, ceux qui effectuaient les transports pour les marchands. Les documents parlent de *vecturales qui portant ballas* et l'évêque de Sion, par le traité de 1291[25], s'engageait envers les Milanais à interdire aux marchands de faire *inter se aliquod sacramentum seu convenciones, promissiones sive pacta de balla portanda in preiudicium mercatorum sive contra mercatores*, si ce n'est avec son consentement. Une organisation de ces *vecturales* existait donc et nous pouvons aisément supposer à quoi tendaient ces *coniurationes*. La promesse que le comte Aymon fait en 1336 de ne pas permettre l'augmentation des prix des transports nous renseigne également. Dans la vallée d'Ossola, les habitants des petites communes de Varzo,

[24] Voir note 17.

[25] GREMAUD, *op. cit.*, doc. 1017.

Domo, Vogogna, Mergozzo avaient organisé entre eux le transport des marchandises; il existait dans ces communes, qui avaient probablement à leur charge l'entretien de la route, un *partitor ballarum* qui distribuait les balles entre les *vecturales*, vérifiait le poids de chaque charge (elles ne devaient pas dépasser 32 rubs, à peu près 210 kg), de chaque chariot, et qui présidait toute l'organisation. Personne ne pouvait effectuer de transport au delà de la commune la plus proche; aussi fallait-il chaque fois changer de conducteur, décharger, peser, abriter les marchandises dans les *sustae*, ou dépôts fermés gérés par les communes[26].

L'organisation des *vecturales* du Valais était semblable, quoique moins indépendante de l'évêque et des seigneurs. A Brigue, à Louèche, à Sion, à Saint-Maurice, il y avait un *partitor ballarum* responsable du transport et de la distribution des balles, et des règlements précis. Celui de Saint-Maurice nous a été conservé. Le 31 janvier 1320, le Conseil de la ville réuni *ante turrim Ludovici Ypoliti Lombardi*, qui était le péager, et en présence du châtelain noble chevalier Thomas de Camburcio, faisait rédiger le règlement des voituriers de la ville. Ceux qui n'avaient *runcinum vel iumentum suum infra pasquerium sive pasturagium dicte ville*, ne pouvaient se charger de transporter des balles, ni les faire transporter par autrui; on devait charger et partir avant midi; si quelqu'un *propter debilitatem vel infirmitatem roncini, vel fractionem . . . currus* restait en route, il devait remettre ses balles à un autre conducteur de manière à ce qu'elles arrivent à destination dans la journée. Seul le *partitor* pouvait distribuer les balles, personne ne pouvait se passer de lui, et il devait aussi veiller à ce qu'on n'employât pas de bêtes malades. Des dispositions assez détaillées réglaient encore l'activité des hôteliers, en même temps *vecturales*. Partout on se préoccupait donc d'éviter toute concurrence des étrangers, d'assurer travail et profit à tous les habitants qui possédaient bêtes et chariots, de couper toute tentative d'entreprise, d'assurer par contre un service rapide et sûr[27].

---

[26] Statuta Voconiae, 1374, dans E. Bianchetti, *L'Ossola inferiore*, 1878, II, p. 523ss.; N. Bazzetta, *Storia di Domodossola e dell'Ossola superiore*, 1911, p. 129ss.

[27] Gremaud, *op. cit.*, doc. 2187; Schulte, *op. cit.*, p. 460ss. Les hommes

Il y avait pourtant des inconvénients, dont se plaignent les marchands: on cherchait à multiplier les étapes, à faire décharger, peser et recharger les marchandises, et donc à faire payer ces opérations, qui se produisaient même, parfois, au milieu des étapes et sans raison. En 1291, l'évêque de Sion promettait de *curare et facere quod a civitate Seduni usque ad locum de Ayerto non discaregentur alique balle nec a dicto loco de Ayerto usque ad Brigam, nec a dicto loco de Briga usque ad ecclesiam de Semplono, sed fiat iter per ductores ballarum cum ipsis ballis . . . sine discaregatione in itinere predicto . . . nisi solummodo in Ayerto et in Briga et ad dictam ecclesiam de Semplono et quod teneatur . . . episcopus punire et condempnare illos qui contra fecerint.*

De Villeneuve, où se trouvait une *domus suste* ou *domus ballarum*, tout près du lac[28], une étape conduisait à Saint-Maurice, où il y avait une autre *domus suste*, sur laquelle nous sommes particulièrement bien renseignés; elle était maçonnée, couverte de *scindulae*, munie de deux portes ferrées, précédée d'une ample cour entourée de murailles; chaque balle déposée y payait une obole, excepté les balles de peaux et de poisson salé qui restaient dehors à cause de la puanteur[29]. La troisième étape était à la grange de Martigny, la quatrième à Sion, la cinquième à Agarn, où une localité porte encore le nom de Susten[30], la sixième à Brigue, où on

---

de Saint-Maurice en 1288—89 tenaient *ad firma* le *pedagium* et peut-être, l'entretien de la route pour 45 livres. C. 1289.

[28] Comptes du péage de Villeneuve, *Archives d'Etat de Turin, Sezioni riunite*, inv. 69.

[29] Compte du péage de Saint-Maurice, *Archives d'Etat de Turin, Sez. riun.*, inv. 69, f. 161. C. 1311—1312: «pro sosta domus in qua reponuntur balle et levantur pro qualibet balla unus obolus maur. pro sosta exceptis ballis alecium et pellium, que non debent sostam quia non reponuntur in domo soste».

[30] En 1336, les deux frères Ulric et Nicolod d'Ayent s'engageaient avec Bartholomeus de Solario, procureur des marchands milanais, à construire une «*domus suste*» maçonnée, couverte de pierres, *qui vulgo vocantur less*, avec deux portes, clés et clôtures suffisantes, de la capacité de 200 balles de laine, et éloignée des autres maisons de quatre toises au moins; tout cela moyennant payement par les marchands d'une obole maur. pour chaque balle. Deux années plus tard la *domus suste* était terminée, mais on ne sait pas pourquoi les deux frères d'Ayent la louèrent

devait charger les mulets et entreprendre la montée; la septième étape était à l'église de Simplon[31], la huitième à Gondo d'abord, puis à Varzo, où subsiste encore la *susta*, la neuvième à Domo, la dixième à Vogogna, la onzième à Mergozzo, la douzième à Pallanza, où on embarquait les marchandises sur le lac[32].

Je ne veux pas dépasser les limites chronologiques que je me suis fixées. Telle était l'organisation du trafic dans le Valais au XIVe siècle et tels les soins que, moyennant finances, les autorités du pays y apportaient. Il est fort probable que, lorsque le grand trafic s'étiola, route et organisation routière tombèrent aussi en décadence; les documents nous parlent encore au XVIe et au XVIIe siècle des *suste* et des droits de péage, mais ce sont plus des souvenirs que des réalités, des charges parfois onéreuses et qui n'ont plus leur contrepartie de trafic et de gain[33].

Pour retrouver un nouvel essor de l'organisation routière, il faudra attendre une nouvelle conception de l'Etat et de ses fonctions.

---

alors à un citoyen de Milan, Jean Crecho de Canturio, pour 40 livres par an. Le document fait mention d'un ensemble de rentes et d'édifices considérable: le droit de péage et de *susta*, la nouvelle maison, d'autres maisons *circa dictam sustam*, une fontaine avec son conduit et *sex lectos et omnia utensilia coquine*. GREMAUD, *op. cit.*, doc. 1694, 1718, 778.

[31] GREMAUD, *op. cit.*, doc. 805, 1017.

[32] BAZZETTA, *op. cit.*, p. 99, 521; BIANCHETTI, *op. cit.*, p. 341.

[33] Le gros péage de Saint-Maurice fut affermé pour 70 florins en 1449 alors que les années précédentes on trouvait à l'affermer pour 140. Le *pedagium camini* fut presque toujours affermé au XVe siècle, et les réparations exécutées à forfait. Au XVIIe siècle, on parlait au Val d'Ossola du trafic par le Simplon comme d'une chose passée: «circa la condotta delle balle et mercantie che per via di sosta o altrimenti per questo passo all'hora molto frequentato passavano». G. CAPIS, *Statuta curtis Matarelle*, 1703, p. 139.

ANNEXE

III. Tableau-Bilan

	Recepit de pedagio			Libravit pro camino			Libravit pro salariis			Summa Lib.		
	l	s	d	l	s	d	l	s	d			
25. VIII. 1284—24. XII. 1285	58	3	2	42	10	11	14	5		56	15	11
24. VIII. 1285—22. VIII. 1286	25	11	10	29	7			2	3	29	9	3
22. VIII. 1286—11. XII. 1286	22	19	11	3	11	2	5	15	3	9	16	
11. XII. 1286—20. V. 1287	14	10	3	4	12	2	2	5		7	7	2
1. VI. 1287—24. III. 1290	28	12	10	12	7	5	2			14	7	5
24. III. 1291— 3. I. 1292	53	4	11	1	10	3	2	5		37	6	8
3. I. 1292—17. XI. 1292	53	6	9	15	10	9	3			18	10	9
17. XI. 1292—26. IX. 1293	37		22	7	18		3	2	1	11		1
26. IX. 1293—19. III. 1244	26	19		4	17	9	1	10		6	7	9
19. III. 1294—26. XI. 1294	27	10	6	5	18	5	2	7		8	5	5
26. XI. 1294—30. IV. 1245	12		13	2	15	10	5	6		5	1	10
30. IV. 1295—27. I. 1296	33	13	5	15	15		7	6		5	1	10
27. I. 1296—16. I. 1298	81	6	10	26	2	7	20			46	2	7
16. I. 1296—23. X. 1298	30	6	3	8	18	2	4	11		13	9	2
23. X. 1298—23. V. 1300	47	4	3	12	18	9	11	8		24	6	9
... 1301—29. III. 1302	36	15	8	6	19	6	10			14	9	6
29. IV. 1303—21. IV. 1303	39	13	7	8	7	6	7	10		15	17	6
21. IV. 1303— 8. III. 1304	34	8	3	12	3	9	16			29	13	9
8. III. 1304—22. V. 1305	47		10	13	13	9	16			29	13	9
22. V. 1305— 8. II. 1306	31	3	4	4		3	7	10		14	14	
8. II. 1306—18. II. 1307	36	5	10	6	16		7	15		14	14	
26. XII. 1307— 8. XII. 1308	23	19	3	9	5	9						
8. XII. 1308—16. I. 1310	23	10	9	9			7	10		16	10	
16. I. 1310—23. V. 1310	5		10	1	2	3	7	10		8	10	3
23. V. 1310— 8. III. 1311	34	8	1	6	3	3	5	9	5	11	12	8
8. III. 1311— 8. III. 1312	21	5	1	16		6	5	5		21	5	6
8. III. 1312—17. I. 1313	15	18	10	10	3		6	7		16	11	4

* A partir de 1319 les revenus du *pedagium camini* ne sont plus tenus séparés de ceux du *pedagium fociniaci.*

		Recepit de pedagio			Libravit pro camino			Libravit pro salariis			Summa Lib.		
		l	s	d	l	s	d	l	s	d			
17. I.	1313—14. IV. 1314	23	11	1	8			8	2	6	16	7	6
14. IV.	1314—18. IX. 1314	7	16	8	6	15	16	4	7	6	16	7	6
1. X.	1314— 2. VI. 1315	8	5		5	1		4	6	2	9	6	2
2. VI.	1315— 7. IV. 1317	20	14	2	6	11		13	16	2	19	27	13
7. IV.	1317— 2. X. 1318	14	8	6	5	1	7	6	19	6	12	10	1
2. X.	1318— 6. V. 1319	10	8	1	5	2	10				5	2	10
6. V.	1319— 1. I. 1320*	19	10		5	18	2	5		7	10	18	8
1. V.	1320—18. VI. 1320				3	18	2	3	15		7	19	2
18. VI.	1320—24. VII. 1321	34	18	8	9	1	3				9	1	3
24. VI.	1321—19. III. 1322	13	12	8	9	19	10				1	19	10
19. III.	1322—19. II. 1323	21		11	5	2	9	7	10		12	8	6
19. II.	1323—30. III. 1324	19	12	1		15		7	10		8	25	
30. III.	1324— 1. V. 1325	37	2	11	1	8	8	8	8		9	16	8
...	1327—27. V. 1331	51	5	2	53		10	5	3	6	58	4	10
27. V.	1331—10. VI. 1332	16	18	5	24	18		6	3		31	1	
10. VI.	1332— 1. VIII. 1333	14	2	5	12	10	5	7	11		20	1	5
1. VIII.	1333—28. X. 1334	13	5	8	9	11	6	8	17	11	18	9	5
28. X.	1334— 8. II. 1336	15	19	4	10	2		8	7	9	18	9	9
8. II.	1336—11. V. 1337	14	14	1	8	5	3	8	2	9	16	8	
11. VI.	1337—16. IV. 1338	10	11	9	6	10	7	6	10		13	7	
16. IV.	1338—24. X. 1339	15	2	7	9	14	4	10	15		30	9	4
24. X.	1339—11. IV. 1341	20	14	7	8	1	4	10	15		18	16	4
11. IV.	1341—18. II. 1342	7	8	4	4	3	3	4	17	6	9		9
23. I.	1343— 6. III. 1344	6	10	6	5	9	8	6	10	6	11	19	8
6. III.	1344—20. III. 1345	10	11	11	4	19	5	9	10		14	9	5
20. III.	1345—23. III. 1346	8	19	6	10	14	5	7	1	6	17	15	5
23. III.	1346—16. IV. 1347	4	9		6	18	4	6	10		13	8	4
16. IV.	1347— 1. II. 1344	18	6	8	3	6	7	13			16	6	7
1. II.	1344—15. IV. 1350	7	18	2	1	3	11	5	15		6	18	11
15. IV.	1350—19. IV. 1351	8	8	11	11	17	1	6	10		18	7	1