Zeitschrift: Museum Helveticum : schweizerische Zeitschrift für klassische Altertumswissenschaft = Revue suisse pour l'étude de l'antiquité classique = Rivista svizzera di filologia classica

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Altertumswissenschaft

Band: 13 (1956)

Heft: 4

Artikel: Du portage au péage : le rôle des cols transalpins dans l'histoire du Valais celtique

Autor: Berchem, Denis van

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-14006

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: 14.07.2025

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

MUSEUM HELVETICUM

Vol. 13 1956 Fasc. 4

Du portage au péage

Le rôle des cols transalpins dans l'histoire du Valais celtique

Par Denis van Berchem, Genève/Bâle

Les trouvailles faites en 1953 dans la tombe désormais fameuse de Vix, au pied du Mont Lassois, ont donné un nouvel élan au débat sur les routes du commerce en Gaule avant la conquête romaine. A leur sujet, M. René Joffroy, l'heureux auteur de la découverte[1], et M. Jérôme Carcopino, dans un article remarqué de la Revue des Deux Mondes[2], ont opportunément évoqué le trafic de l'étain, qui seul peut expliquer la présence, à une date aussi haute et dans une contrée encore barbare, de ces témoins exceptionnels de l'art méditerranéen de la fin du VIe siècle. Originaire de Bretagne ou d'Armorique, l'étain, précieux parce qu'il entrait dans la composition du bronze, était transporté par la Seine ou par la Loire jusqu'au «seuil de Bourgogne» dont il enrichissait au passage les habitants. Au delà de la Côte d'Or, par quelle route gagnait-il les ateliers d'Italie et de Grèce auxquels il était destiné? Par la Saône, le Rhône et Marseille, comme le veut M. Carcopino? Par le Jura, le plateau suisse et les cols transalpins, comme le propose M. Joffroy? Les réponses divergent selon que leurs auteurs attribuent plus de crédit aux données des textes ou à celles de l'archéologie. S'il ne s'agissait que de l'énorme cratère de bronze, qui dut franchir en sens inverse les mêmes étapes que l'étain brut, ses dimensions et son poids inclineraient à donner la préférence à la voie fluviale sur les sentiers des Alpes. Mais à qui envisage le mouvement commercial dans son ensemble, chacune des deux thèses en présence apparaîtra contestable, dans la mesure où leurs tenants, pour faire accepter la voie de leur choix, refusent toute importance à l'autre.

Et puisque c'est le trafic transalpin qui nous intéresse plus particulièrement, éliminons d'emblée un préjugé: on aurait tort de croire que la chaîne des Alpes ait jamais été considérée comme un obstacle infranchissable. L'utilisation des principaux cols, dès l'âge du bronze, est établie par les trouvailles faites sur leurs deux versants[3]. La montagne faisait peur aux anciens, mais l'amour du gain l'emportait sur cette peur. Il n'est pas d'obstacle naturel qui tienne devant les exigences du trafic[4]. Le «business» venait à bout d'une autre difficulté invoquée

[1] *La tombe de Vix (Côte d'Or)*, Fondation E. Piot, Monuments et Mémoires XLVIII 1 (Paris 1954).

[2] 1955, 208. 412. 627.

[3] M. Dellenbach, *La conquête du massif alpin et de ses abords par les populations préhistoriques* (Grenoble 1935) 109.

[4] L. Febvre, *La terre et l'évolution humaine* (L'évolution de l'humanité IV [Paris 1922]) 403. Voir l'introduction donnée par le même auteur à l'ouvrage de V. Chomel et J. Ebersolt, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne* (Paris 1951) 11.

Klassisch-philologisches
Seminar der Universität

pour nier la possibilité d'échanges commerciaux le long des deux voies opposées ici l'une à l'autre: les dispositions hostiles des habitants à l'égard des marchands. L'expérience enseignait rapidement aux peuples intéressés les limites à observer dans leurs sévices ou dans leurs prélèvements; une convention devait s'établir en quelque sorte automatiquement. Le texte de César, qu'on cite à ce propos[5], atteste l'existence d'un trafic, en même temps que ses servitudes.

Une tradition, recueillie par Posidonius, et qui n'est peut-être pas antérieure au IIe siècle av. J.-C., voulait qu'Hercule, à son retour d'Espagne, se fût attardé en Gaule, où il aurait fondé Alésia, et eût ensuite traversé les Alpes, en y frayant une route ouverte après lui aux gens à pied et aux colonnes de sommiers[6]. Ce n'est pas là une «histoire marseillaise», comme le suggère avec malice M. Carcopino[7], puisque, quel qu'ait été son tracé[8], la route d'Hercule et la circulation qu'elle canalisait évitaient le territoire de la cité phocéenne. Cette tradition montre qu'aux yeux des anciens, le trafic transalpin remontait aux origines mythiques de la civilisation. Nous pouvons être certains qu'au temps où ils dominaient l'Italie du Nord, les Etrusques n'auront pas été demander à Marseille, leur ennemie, l'étain dont ils avaient besoin pour couler leurs admirables bronzes, alors qu'ils pouvaient l'obtenir directement des Celtes, leurs voisins; et que ces mêmes Celtes, après avoir remplacé les Etrusques dans la plaine du Pô, ne se seront pas davantage interdit l'usage des cols qui leur avaient livré passage, et grâce auxquels ils entretenaient d'étroites relations avec les nations sœurs laissées de l'autre côté des Alpes.

Les faits que nous venons d'évoquer débordent largement les limites de notre sujet. Néanmoins il est bon de les avoir présents à l'esprit, au moment d'aborder l'examen des conditions propres au Valais.

1. Le relief et les routes

Le Valais est un canton resserré entre la chaîne des Alpes bernoises, au nord, des Alpes valaisannes, au sud. On n'y entre et on n'en sort que par des cols relativement élevés, sauf au nord-ouest où le Rhône, qui le parcourt dans toute sa longueur, débouche dans le Lac Léman, après avoir franchi la cluse de Saint-Maurice d'Agaune. Le Valais donne passage à deux routes principales: celle du Grand St-Bernard, qui conduit à la Vallée d'Aoste, autre canton fermé, où le défilé de Bard, à son extrémité orientale, correspond à ce qu'est Agaune pour le Valais; celle du Simplon, qui unit la haute vallée du Rhône au Val d'Ossola. Le voyageur qui a franchi en sens inverse le Simplon ou l'un des petits cols parallèles (Albrun, Griess) peut descendre le Rhône et rejoindre, à Martigny, la route du Grand St-Bernard, ou le remonter et gagner, par le Grimsel, la vallée de l'Aar et le plateau suisse.

---

[5] *BG* III 1, chez R. Dion, *Le problème des Cassitérides* (Latomus XI [1952]) 306.
[6] Diod. Sic. IV 19. Cf. Preller-Robert, *Griech. Myth.* II 482.
[7] Op. cit. 638.
[8] C. Jullian, *Hist. de la Gaule* I 46, note 8.

C'est une opinion trop répandue que le Simplon n'a commencé d'être utilisé, concurremment avec le Grand St-Bernard, qu'à partir du XIIIe siècle[9]. La prépondérance du Grand St-Bernard, au haut moyen âge, lui vint de la route qu'y traça l'empereur Claude. On ne saurait exagérer l'importance historique de cette route. Mentionnée fréquemment au temps de l'Empire romain, elle explique nombre de faits ultérieurs, tels le choix de Pavie comme capitale des rois lombards, ou les dispositions du projet de partage conçu par Charlemagne en faveur de ses trois fils. Mais avant l'ouverture de cette route, il n'est pas douteux que le Simplon ait été pratiqué aussi bien, sans doute, que plusieurs autres cols moins connus. Son utilisation n'est pas seulement prouvée par des trouvailles archéologiques[10]; elle résulte surtout du fait que les Ubères, qui occupent, au moment de la conquête romaine, la région de Brigue, appartiennent à la nation des Lépontiens, établie sur le versant méridional des Alpes, dans les vallées qui convergent vers le Lac Majeur[11].

L'effacement prolongé du Simplon au profit du Grand St-Bernard ne doit pas surprendre. A notre époque de circulation automobile, l'existence d'une bonne route draine le trafic. Mais avant l'invention du moteur, avant le développement du réseau routier qui en est résulté, nombre de cols, aujourd'hui abandonnés aux seuls excursionnistes, étaient couramment utilisés. Au moyen âge, les habitants du Valais communiquaient par de multiples points de passage avec ceux des vallées de l'Aar ou de la Doire Baltée.

Le Grand St-Bernard et le Simplon appartiennent à un même système; pour qui va d'Italie sur le Rhin ou en direction de la Manche, ils sont interchangeables. Avant la conquête romaine, la Vallée d'Aoste était aux mains des Salasses, dont la réputation parmi les voyageurs était mauvaise. Avec le Grand St-Bernard, ils détenaient aussi le Petit St-Bernard, par où l'on accédait à l'Isère et au Rhône. Il est permis de penser que la crainte qu'ils inspiraient détournait fréquemment les marchands de leur territoire. Le Simplon s'offrait alors comme une voie de rechange; il bénéficiait des entraves mises par les Salasses à la libre circulation dans leur vallée.

La concurrence entre le Simplon et le Grand St-Bernard est une des constantes de l'histoire du Valais. Ses effets, à partir du XIIIe siècle et jusqu'à nos jours, sont bien connus. Notre propos est d'en montrer le rôle à l'époque où les Romains commencent de s'intéresser à ce pays.

2. *La confédération valaisanne*

Au Ier siècle av. J.-C., quatre petits peuples, les Nantuates, les Véragres, les Sédunois et les Ubères, se partagent la vallée, du Lac Léman au glacier du Rhône.

---

[9] A. Schulte, *Gesch. des mittelalt. Handels und Verkehrs zwischen Westdeuschland und Italien* I (Leipzig 1900) 44; F. Staehelin, *Die Schweiz in röm. Zeit*, 3e éd. (Bâle 1948) 376.

[10] M. R. Sauter, *Préhistoire du Valais* (Vallesia V [1950]) 54; inscription de Vogogna, *CIL* V 6649.

[11] Plin. *NH* III 135. Nous vérifions, sur ce point de la carte, l'assertion de Polybe (II 16) sur la parenté des peuples répartis de chaque côté des Alpes.

Les trois premiers sont nommés par César, les Ubères figurent avec les trois autres dans l'inscription de la Turbie. Tous les quatre constituent encore au début de la période romaine une confédération attestée, sous le nom de *civitates IIII Vallis Poeninae*, par plusieurs inscriptions[12].

Le nom des Nantuates, dérivé de *nant*, «val», est l'équivalent exact du moderne «Valaisans»; il donne à penser que les habitants de la vallée, à l'exception des Ubères, qui sont des Lépontiens, ont constitué d'abord une seule nation, morcelée au cours des âges en plusieurs unités, mais que liaient encore à l'époque historique des institutions communes. Cette suggestion, que nous avons reprise à C. Jullian, est aujourd'hui confirmée par le rôle de centre fédéral qu'a manifestement joué le chef-lieu des Nantuates, *Tarnaiae* (Massongex)[13].

Mais si trois de ces peuples sont issus d'un même tronc, si, tous les quatre, ils ont même culture, même mode de vie, pourquoi se sont-ils divisés ? La raison en est, croyons-nous, dans la place qu'ils occupent sur le tracé des routes transalpines. A la partie inférieure de la vallée, les Nantuates connaissent à la fois le trafic du Grand St-Bernard et celui qui, du Simplon, emprunte l'axe du Rhône. Les Véragres, dont le chef-lieu est *Octodurus* (Martigny), sont intéressés au seul Grand St-Bernard; ils voisinent avec les Salasses, dont ils ont peut-être contracté les mauvaises habitudes. Les Sédunois, autour de Sion, ne sont intéressés qu'au Simplon, comme les Ubères, qui leur font suite. Mais ces derniers sont avantagés par rapport aux Sédunois puisque, détenant le col, ils en contrôlent les deux débouchés, vers Sion et vers l'Aar. Ainsi tous ces peuples profitent-ils du trafic transalpin. Mais, parce qu'ils occupent des portions différentes du territoire, ils subissent aussi différemment les fluctuations du mouvement commercial[14]. Il saute aux yeux que Véragres et Salasses ont des intérêts communs, qui s'opposent à ceux des Sédunois et des Ubères. A cet égard, les Nantuates ont la position la plus enviable, et c'est à quoi sans doute ils doivent d'avoir conservé le premier rang parmi les autres.

Il est temps de préciser la nature des revenus que ces peuples tiraient du trafic transalpin. Pour nous en donner une première idée, il suffirait de noter ceux que les habitants de la même vallée percevaient à la fin du moyen âge, soit à une époque caractérisée, comme l'époque celtique, par le morcellement politique et par la médiocrité des cheminements. Dans l'évêché de Sion, au XIIIe et au XIVe siècle, les documents contemporains révèlent l'existence de trois principales sources de profit[15]: le droit d'escorte, réservé à l'évêque; les péages, inféodés le plus souvent

---

[12] Textes et inscriptions dans Howald-Meyer, *Die röm. Schweiz*, 36. 70. 195sqq.; cf. Staehelin[3] 86. 126.

[13] Jullian VI 508, note 4; cf. Rev. hist. vaudoise LII (1944) 175.

[14] Strabon (IV 6, 6) ne connaît dans le Valais que les Véragres et les Nantuates; comme il nomme aussitôt après le Lac Léman, il est visible qu'il suit l'itinéraire du Grand St-Bernard.

[15] La meilleure étude sur le commerce de transit et l'organisation des routes en Valais à la fin du moyen âge demeure celle de Victor van Berchem, *Guichard Tavel, évêque de Sion. Etude sur le Valais au XIVe siècle* (Jahrb. für schweiz. Geschichte XXIV [1899]) 121sqq. 319

aux entrepreneurs chargés de l'entretien des routes et des ponts; le transport des marchandises ou portage. Le portage, tout particulièrement, procurait aux gens du pays un gain si considérable, qu'ils s'efforçaient d'en obtenir le monopole. De nombreux actes réglementent le droit de transport, en le répartissant entre communes et quartiers voisins. Le portage à dos de mulet sur les chemins de montagne est si ancré dans la tradition du pays qu'aujourd'hui encore les habitants de certaines vallées touristiques sont hostiles à la construction de routes pour automobiles, qui les priveraient d'un de leurs revenus.

On découvrirait, dans toute l'Europe féodale, les mêmes droits et redevances. Le Chablais savoyard, entre autres, ne se distingue pas, à cet égard, de l'évêché de Sion. Mais ce que nous prétendons démontrer ici, c'est qu'ils se retrouvent, à peu de choses près semblables, dans le monde antique.

a) Le droit d'escorte

L'Egypte gréco-romaine connut, sous le nom d'*ἐρημοφυλακία*, une taxe perçue pour l'entretien d'une police, chargée d'accompagner les caravanes dans le désert. Cette institution reparaît chez les peuples arabes, au temps des Croisades, et l'on a été jusqu'à soutenir que le droit correspondant, observé en Europe au même moment, aurait été un emprunt des Croisés à l'Orient[16]. Mais l'escorte est une nécessité qui s'est imposée spontanément partout et à toutes les époques où le pouvoir n'était pas en mesure d'assurer par d'autres moyens la sécurité de la circulation. Dans les Alpes, les indigènes assumaient eux-mêmes la garde des voyageurs. Le fragment du *De mirabilibus auscultationibus*, qui nous l'apprend[17], se rattache à la tradition du passage d'Hercule en Gaule, et reflète vraisemblablement la même source, antérieure à la conquête romaine. Peu importe, ici, l'identification de la route d'Hercule; nous n'avons, en effet, aucun scrupule à étendre à l'ensemble des cols fréquentés à l'époque celtique, l'usage établi par ce texte avec toute la clarté désirable.

b) Les péages

Il faut citer à cette place la phrase du *De bello Gallico* (III 1), à laquelle nous avons déjà fait allusion, et où César justifie l'envoi d'une légion dans le Valais, en 57 av. J.-C.: *causa mittendi fuit quod iter per Alpes, quo magno cum periculo magnisque cum portoriis mercatores ire consuerant, patefieri volebat.* On ne se trompera guère en admettant qu'il existait autant de *portoria* que de petits peuples établis

---

à 324. Dans Rev. suisse d'hist. I (1951) 545, M. C. Daviso, qui ignore le mémoire précité, apporte quelques renseignements complémentaires.

[16] L. Fiesel, *Geleitszölle im griech-röm. Aegypten und im german.-roman. Abendland* (Gött. Nachr., Phil.-Hist. Kl. 1925, 1) 107.

[17] Ps. Arist., *De mir. ausc.* (Didot IV 88): *Ἐκ τῆς Ἰταλίας φασὶν ἕως τῆς Κελτικῆς καὶ Κελτολιγύων καὶ Ἰβήρων εἶναί τινα ὁδὸν Ἡράκλειαν καλουμένην, δι' ἧς ἐάν θ' Ἕλλην, ἐάν τ' ἐγχώριός τις πορεύηται, τηρεῖσθαι ὑπὸ τῶν παροικούντων, ὅπως μηδὲν ἀδικηθῇ· τὴν γὰρ ζημίαν ἐκτίνειν καθ' οὓς ἂν γένηται τὸ ἀδίκημα.*

sur l'itinéraire des marchands. Le péage d'Agaune, mentionné par plusieurs inscriptions d'époque impériale[18], remonte à coup sûr au temps de l'indépendance, comme la plupart des stations de la *Quadragesima Galliarum*.

c) Le portage

Nous avons constaté qu'en Valais, au moyen âge et jusque dans les temps modernes, la population a toujours prétendu exercer à elle seule le droit de transporter des marchandises. Nous pourrions donc avancer sans autre que les quatre petits peuples qui s'y trouvaient à l'époque celtique ne devaient pas tolérer le passage de porteurs étrangers à travers leur territoire. Mais cette déduction par analogie n'entraînerait pas nécessairement la conviction, si nous ne la doublions d'une affirmation d'une portée plus générale: partout où, dans l'antiquité, on découvre l'existence d'un péage, on est en droit de penser que ce péage a remplacé un portage.

L'institution romaine du *portorium* a fait l'objet de nombreuses études, dont quelques-unes toutes récentes[19]. Sur son origine, il y a désaccord. Pour Mommsen[20] et pour Cagnat[21], le *portorium* était perçu en vertu d'un droit patrimonial sur l'*ager publicus*; il aurait frappé d'abord les marchandises débarquées dans le port d'Ostie, et cette circonstance rendrait compte du nom qu'il garda, alors même qu'il avait cessé d'être une taxe exclusivement portuaire. S. J. De Laet a réfuté cette opinion avec des arguments inspirés par le bon sens[22], mais l'explication qu'il a substituée à celle de Mommsen ne saurait nous satisfaire entièrement; car, selon lui, le *portorium*, droit régalien, fut perçu par Rome à l'imitation des cités grecques, qui connaissaient de longue date des impôts similaires. Ainsi la difficulté est-elle escamotée, le problème reporté sur le monde hellénique, délégué à d'autres spécialistes. Et c'est d'autant plus dommage que, précisément, l'étude du *portorium* romain, l'analyse du mot aussi bien que de l'institution, permettent de saisir les traits originaux d'un impôt commun à tout le monde antique.

Commençons par l'analyse du mot. La relation de *portorium* ⟨**portitorium*⟩ avec *porta*, *portus* est évidente, mais c'est *portitor* qui retiendra d'abord notre attention. Le sens le plus anciennement attesté, chez Plaute[23], chez Térence[24] et dans des inscriptions de l'époque républicaine[25], est celui de préposé au payement du *portorium*, «douanier». Plus tard, chez les poètes de l'époque d'Auguste, *por-*

---

[18] P. Collart, *Inscriptions latines de St-Maurice et du Bas-Valais* (Zschr. für schweiz. Archäol. u. Kunstgesch. III [1941])8.

[19] Parmi les anciennes, citons celle de R. Cagnat, *Etude historique sur les impôts indirects chez les Romains* (Paris 1882); les plus récentes sont celles de S. J. De Laet, *Portorium, étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire* (Bruges 1949) et de F. Vittinghoff, dans Pauly-Wissowa, RE XXII 346.

[20] *Röm. Staatsrecht* II³, 434, note 3; 440, notes 2. 4.

[21] Op. cit. VII.

[22] Op. cit. 50.

[23] *Asin.* I 13, 7; *Men.* I 2, 117; *Trin.* III 3, 794; IV 4, 1107.

[24] *Phorm.* I 2, 100; cf. Donat. ad loc., et Non. 24.

[25] CIL V 703. 792; E. Pais, Suppl. ital. 1166 (*portor*) .

titor est le passeur, le batelier[26]. Ce mot, qui produisait peut-être à cette date un effet d'archaïsme, est presque toujours appliqué à Charon, le nocher des Enfers.

Les deux sens de *portitor* étant, à première vue, assez éloignés l'un de l'autre, les linguistes se sont efforcés de leur attribuer à chacun une origine différente. Voici comment L. Havet se représentait les choses: «Le latin a eu trois mots *portus*. L'un, *portus*, *-ūs*, est parent de l'anglais *firth* et du scandinave *fjord*; il signifie proprement un havre. Un autre, qui s'est perdu et qui était parent d'*Ox-ford* et de *Schwein-furt*, en même temps que de *porta*, de *πόρος* et de *πορθμός*, a laissé un dérivé *portitor*, le passeur. Charon est le *portitor* des âmes, le bélier est le *portitor* de Phrixus et d'Hellé. Le troisième s'est perdu aussi: c'était un **portus*, *-i*, signifiant «cargaison» et copié du grec *φόρτος*; de celui-là vient l'autre mot *portitor*, le préposé aux marchandises, le douanier, ainsi que son dérivé *portorium*, pour **portitorium*, la douane»[27]. A. Walde ne veut connaître qu'un seul mot de base, sous ses deux formes: *porta*, *portus*, avec de nombreux dérivés, mais, pour *portitor*, il retient l'hypothèse de Havet: «Von *portitor*, Seelengeleiter, Charon (wohl als 'Schiffer' zu einem **portus*, *-ūs*, das Überführen, Furt) und *portitor*, Träger (von *portare* nach Art primärer Verba gebildet) ist verschieden *portitor*, Marktmeister, Zolleinnehmer, das nicht als 'Hafenbegeher', sondern wohl als Ableitung von gr. *φόρτος*, Fracht, aufzufassen ist.»[28] J. B. Hofmann, lui, a rejeté l'explication de Havet («unrichtig Havet»); les emplois de *portitor* se seraient différenciés progressivement pour aboutir, sous l'influence de *portorium*, à *portitor*, douanier; sous l'influence du grec *πορθμεύς*, à *portitor*, passeur; sous l'influence enfin de *portare*, à *portitor*, porteur, qui est tardif[29]. A. Ernout et A. Meillet n'admettent aussi qu'un seul mot *portus* ou *porta*, dont les deux formes se seraient spécialisées, *porta* s'identifiant avec notre «porte», *portus* signifiant d'abord «passage», puis «port». Selon eux, les deux sens de *portitor* se rattacheraient aux sens successifs de *portus*; *portitor*, passeur, dériverait de *portus*, passage, et *portitor*, douanier, de *portus*, port[30].

Que dire de ces généalogies sémantiques, sinon que leur complexité inspire le doute ? Il suffit d'analyser l'institution pour comprendre les acceptions successives qu'a prises, avec le temps, un mot unique à l'origine. Mais puisque nous opérons sur un mot latin, c'est à Rome, et aux débuts de l'histoire romaine, qu'il faut nous reporter. Le développement de la ville, on le sait, fut déterminé par l'existence d'un gué sur le Tibre, et d'un marché sur la rive gauche, au point de rencontre des cheminements parallèles ou perpendiculaires au fleuve. Le passage d'une rive à l'autre du Tibre exigeait les services rétribués d'un passeur, *portitor*. Lorsque les Romains occupèrent le Janicule, sur la rive droite, ils s'assurèrent l'exclusivité de ce transport, et du salaire qui revenait à ceux qui l'exploitaient, le *portorium*.

---

[26] Virg. *Georg.* IV 502; *Aen.* VI 298. 326; Prop. IV 11, 7, etc.; cf. Sen. *Benef.* VI 18.
[27] Mém. Soc. ling. VI (1889) 239.
[28] *Lat. Etym. Wörterbuch*[2] (1910) 602.
[29] Dans la 3e édition de l'ouvrage d'A. Walde (1954) 344.
[30] *Dict. étym. de la langue latine*, 2e éd. (1939) 794.

La tradition attribuait au même roi, Ancus Martius, l'annexion du Janicule et le lancement d'un pont de bois, le *Pons Sublicius*[31]. Cette construction, en éliminant la rupture de charge que nécessitait le passage du fleuve à gué, signifiait, pour le voyageur ou le commerçant, une économie, mais pour la population locale, un manque à gagner. L'autorité responsable de l'ouvrage était donc en droit de réclamer, de ceux qui en usaient, une somme équivalente à celle qu'ils eussent payée pour se faire transporter. Ainsi le *portorium* subsistait, le *portitor* aussi; mais l'un et l'autre avaient changé de caractère, le *portorium* étant désormais un droit de passage, le *portitor*, le fonctionnaire qui l'encaissait.

Nous ne trouvons plus trace, à l'époque historique, d'un *portorium* qui eût été payé à Rome pour le franchissement du Tibre. Mais si nous passons en revue les *portoria* dûment attestés du monde romain, nous nous apercevons que partout, ou presque partout, ces fameux droits appelés si improprement droits de douane étaient acquittés à des endroits où, antérieurement, un portage s'était imposé. La chose n'est pas moins évidente pour les *portoria* perçus dans les ports, où l'aménagement de quais, permettant aux navires d'accoster, réduisait au minimum les opérations de déchargement[32], que pour les *portoria* terrestres. Dans la circonscription de la *Quadragesima Galliarum*, par exemple, les stations se trouvaient sur les deux versants des Alpes, au point de la route où, avant l'établissement d'une chaussée carrossable, on engageait ou licenciait des colonnes de porteurs; ou encore dans les ports lacustres et fluviaux, et aux ponts jetés sur les rivières. A St-Maurice d'Agaune, la route provenant du Grand St-Bernard ne franchissait pas le Rhône, puisqu'elle se maintenait sur la rive gauche jusqu'à Massongex. Mais elle n'en était pas moins interrompue par le rocher qui barre la vallée à cette place. La version anonyme du martyre de la Légion Thébaine décrit l'état des lieux comme suit: *quo in loco ita vastis rupibus Rhodani fluminis cursus arctatur ut, commeandi facultate subtracta, constratis pontibus viam fieri itineris necessitas imperaret*[33]. De nos jours encore, la route est soutenue par une arche, au flanc de la paroi qui surplombe le fleuve. Avant la construction de ces ouvrages d'art, il fallait bien que les ballots de marchandises fussent portés, d'une façon ou d'une autre, par delà l'obstacle.

---

[31] Liv. I 33.

[32] M. P. Collart a bien voulu noter, à notre intention, un usage observé par lui dans le port de Salonique; cet exemple moderne montre comment les droits portuaires et, par analogie, tous les impôts de passage ont pris naissance dans l'antiquité: «Vers 1928, le port de Salonique ayant été pourvu de quais, les services des bateliers devinrent inutiles pour le débarquement des passagers. On continua néanmoins quelque temps encore à y avoir recours, pour ne pas priver cette estimable corporation d'un revenu auquel elle tenait. D'abord, les passagers furent comme auparavant débarqués au large, le vapeur les suivant pour venir accoster. Un peu plus tard, les passagers furent débarqués après l'accostage, non du côté du quai mais sur l'autre bord, de façon à être contraints d'utiliser les barques. Plus tard encore, les passagers furent autorisés à sortir par la passerelle, mais en acquittant une taxe pour la barque qu'ils ne prenaient plus. Il fallut encore de longues négociations pour qu'ils obtinssent enfin la libre pratique.»

[33] *Acta sanct.* sept. VI 345. Cf. D. van Berchem, *Le martyre de la Légion Thébaine* (Bâle 1956) 7.

Ainsi le *portorium* apparaît-il comme la contre-partie, en espèces ou en nature, d'un avantage matériel offert par l'Etat aux voyageurs, sous la forme d'un port, d'une route ou d'un pont[34]. L'origine que nous venons de lui découvrir rend compte non seulement des divers sens du mot *portitor*, mais aussi des singularités de l'institution. L'assimilation abusive du *portorium* romain à un régime douanier moderne est cause qu'on s'étonne de ne pas trouver les bureaux de perception aux limites administratives des provinces, mais de préférence sur des lignes naturelles, chaînes de montagne ou cours d'eau; ou encore de rencontrer plusieurs bureaux de suite sur un même itinéraire. Il est, en effet, contraire à nos habitudes de taxer plusieurs fois une marchandise à l'intérieur d'une même circonscription. Il se peut que des ballots soumis une fois au *portorium* aient été plombés, pour arriver ensuite en franchise à destination, mais cette hypothèse, avancée par plusieurs savants, est invérifiable. Il est clair qu'au fur et à mesure que l'Etat romain, élargissant ses conquêtes, absorbait de nouveaux péages, il tendait à libérer le trafic, en supprimant des stations, ou en les reportant sur une frontière plus éloignée. On vante les douanes de l'Egypte ptolémaïque; il semble bien que les Lagides en aient fait l'instrument d'une véritable politique économique[35]. Mais ailleurs, et à Rome en particulier, elles ont toujours gardé le caractère d'un impôt de passage, exploité par l'Etat à des fins purement fiscales.

3. La cité du Valais

La digression qui précède n'a sans doute pas élucidé toutes les questions relatives au *portorium*, mais elle aura suffi à donner une idée de la nature des profits que les peuples du Valais pouvaient tirer du trafic transalpin. Dans le texte de César, que nous avons cité plus haut, le mot *portoria* ne s'applique pas exclusivement aux péages proprement dits, mais au portage des marchandises et à la garde des convois, que ces peuples assumaient contre rémunération. Et la preuve que c'était bien là pour eux une ressource essentielle, la suite de leur histoire va nous l'administrer.

La soumission du pays aux Romains, peu d'années avant le début de l'ère chrétienne, n'eut pas d'effet immédiat sur leur sort. Les dédicaces à Auguste et à divers princes de sa famille, émanant soit des Sédunois, des Véragres et des Nantuates isolément, soit des quatre cités valaisannes réunies, montrent qu'ils avaient conservé leur autonomie, dans le cadre d'une confédération reconnue par l'autorité romaine[36]. Le changement survint sous l'empereur Claude. Nos historiens enseignent qu'ayant assimilé rapidement la langue et les mœurs de Rome, et multiplié les marques d'attachement à la maison impériale, les Valaisans furent jugés dignes

---

[34] Le produit de cet impôt pouvait, en retour, être affecté à la construction de nouvelles routes: L. Ganshof, *Les origines romaines du «rouage»*, Mél. de droit romain dédiés à G. Cornil (Gand 1926) I 385.

[35] C. Préaux, *L'économie royale des Lagides* (Bruxelles 1939) 371.

[36] Staehelin[3] 126.

d'accéder à une condition politique supérieure[37]. En lieu et place de leur confédération, Claude institua une *civitas Vallensium*, de droit latin, à laquelle devait faire suite, à brève échéance, une cité de droit romain. Il bâtit un nouveau chef-lieu, à proximité de l'*Octodurus* des Véragres, et lui donna son nom, *Forum Augusti* (plus tard *Claudii*) *Vallensium*. Enfin il le relia à la Vallée d'Aoste en faisant passer une route par le Grand St-Bernard, qui n'avait connu jusqu'alors qu'un chemin muletier.

C'est une façon de voir qui procède de l'inspiration quasi maternelle que nous prêtons volontiers à l'administration impériale. On peut toutefois se représenter les choses différemment. Si Claude s'intéressa au Grand St-Bernard, c'est qu'au moment d'entreprendre la conquête de la Bretagne, il avait constaté que ce col correspondait à l'itinéraire le plus direct entre l'Italie et la Manche. La route une fois construite, il la soumit aux conditions qui régissaient la circulation sur les grandes voies impériales, le fisc absorbant les revenus de l'unique station maintenue sur sol valaisan, Agaune. Ces mesures n'impliquaient, bien entendu, aucune considération particulière pour les habitants du pays[38], mais elles n'en entraînèrent pas moins une refonte de l'organisation politique. L'étatisation de la route du Grand St-Bernard privait, en effet, Véragres et Nantuates de la plupart des revenus qu'ils avaient tirés jusqu'alors de l'exploitation du trafic, aux divers titres du portage, de l'escorte et des péages. Ubères et Sédunois n'étaient pas mieux partagés, puisque l'ouverture de cette route à la circulation des véhicules devait ôter pour des siècles toute importance au Simplon. Succombant à l'asphyxie, les quatre cités celtiques disparurent, et avec elles s'effacèrent les cadres de la plus vieille société valaisanne que nous puissions distinguer. Car rien ne prouve que dans la nouvelle cité, d'inspiration purement romaine, qu'il fallut par nécessité leur substituer, les mêmes éléments aient été en honneur, qui avaient conduit leur destin depuis le temps déjà lointain où elles avaient tenu en échec une légion de César.

La permanence des conditions géographiques détermine parfois d'étonnants retours. Dix-sept siècles et demi plus tard, un concours de circonstances en tous points semblable devait bouleverser l'existence du Valais. Mais, en 1798, l'Empire était français, et c'est en Italie qu'une partie importante se jouait. Consciente du rôle stratégique de la vallée du Rhône, la France multiplia ses interventions, par son résident, et par ses soldats. Elle lui imposa une série de changements constitutionnels, la rattachant à la Suisse d'abord, pour en faire ensuite une république indépendante et, finalement, l'annexer. Et Bonaparte, qui avait, en 1798, forcé le passage du Grand St-Bernard, faisait construire, dès 1802, la route du Simplon.

Comment ne pas penser que les mobiles de Claude, dans les affaires du Valais, ont été ceux-là mêmes qui devaient inspirer Napoléon ?

---

[37] W. Oechsli, dans Heierli-Oechsli, *Urgeschichte des Wallis* (Mitt. der Antiqu. Gesellsch. in Zürich XXIV 3 [1896]) 167; Staehelin[3] 158.

[38] Voir les observations d'E. Meyer, *Römisches und Keltisches in der röm. Schweiz* (Rev. d'hist. suisse XXII [1942]) 405, et nos propres réflexions, à propos de la colonie d'Avenches, Rev. suisse d'histoire V (1955) 149.