Dictionnaire géographique de la Suisse, tome quatrième, Neuchâtel, 1906 :

SIMPLON (allemand Simpeln, italien Sempione ou Simpione) (C. Valais, D. Brigue). 1480 m. Commune et village sur la rive droite du Krummbach ou Doveria, à 8 km. S. du col du Simplon, à 15 km. S.-E. de Brigue, au mi-

Le village de Simplon vu du Nord-Ouest.

lieu de vertes prairies, à la base d'un contrefort du Fletschhorn (4001 m.). Bureau des postes, télégraphe, station-relai de la course postale Brigue-Iselle-Domodossola. Ce village de 52 mais., 278 h. forme, avec le hameau de Gstein ou Al Gaby et l'hospice du Simplon une commune de 66 mais., 357 h. catholiques, de langue allemande. Paroisse. Deux hôtels. Cette localité était déjà érigée en paroisse en 1267, époque où elle était dotée par les sujets de Pierre d'Aoste vidomne de Naters. Le patronage appartint d'abord à cette famille puis il passa aux d'Ornavasso. Mais les d'Aoste n'étaient pas les seuls seigneurs de la vallée méridionale du Simplon ; en 1257 les comtes de Mörel en cédèrent une partie aux de Castello, des mains desquels ces droits passèrent par voie d'héritage aux de Blandrate, de Viège. Des nobles qui portaient le nom de de Simplon tenaient la majorie de ce village et y possédaient une tour. En 1334, l'évêque de Sion achetait de Jean du Simplon le tiers de la majorie et le tiers de la Tour. En 1545, cette tour, dite « Tour lombarde », fut convertie en habitation privée. Elle devint plus tard maison communale et l'est encore, mais la vieille tour, écroulée il y a quatre ans, a fait place à une construction de style moderne. Dès le XIIIe siècle, il existait au village de Simplon, devant l'église, un péage où se déchargeaient les marchandises ; en 1323, il arriva que les péagers arrêtèrent les familiers du pape Jean XXII qui passaient le col avec plus de 40 chevaux (voir Gremaud, *Documents*, tome III, page 444). Se moquant du privilège d'exemption dont ils jouissaient, ils exigèrent un droit de péage de 3 deniers mauriçois par cheval. Comme le siège épiscopal de Sion était vacant, plainte fut portée aux syndics de l'église et les péagers durent restituer la somme perçue. La preuve que la route du Simplon a déjà été utilisée par les Romains est fournie par une inscription découverte à Vogogna dans le val d'Ossola. En 1235, Semplon. Il donna son nom à la montagne. Sa signification est incertaine. (Voir : Simplon, Col, Route et Hospice du.)

SIMPLON (COL, ROUTE ET HOSPICE DU) (C. Valais, D. Brigue). 2008 m. Passage important des Alpes, ouvert entre le massif du Monte-Leone (dont il fait partie au point de vue géologique) et celui du Fletschhorn ; il relie Brigue à Domodossola, ville italienne de la province de Novare. Le col du Simplon doit son existence à la structure de cette partie des Alpes valaisannes. La conversion que subissent les couches de terrain autour du pli du gneiss du Monte-Leone qui surgit au Hübschhorn a produit un abaissement extrême de la montagne. C'est la présence d'une zone de schistes lustrés, contournant le Hübschhorn dès le Mäderhorn au Refuge VII, qui a donné prise à l'érosion glaciaire surtout, par laquelle la dépression, d'abord étroite, a été élargie et abaissée. Toute la surface du col du Simplon porte les traces évidentes

d'érosion glaciaire, sous forme de roches moutonnées, sillons, etc. Au pied du Schienhorn s'étale une douzaine

Route du Simplon. Le village de Berisal, le Bortelhorn et le Furggenbaumhorn.

de petits lacs qui occupent des bassins rocheux et sont dus à l'érosion glaciaire. D'autres petits lacs ont été transformés en tourbières. Cette conversion des terrains sur l'emplacement du col du Simplon fait que le gneiss du Monte-Leone s'enfonce complètement avec le Hübschhorn. Le col est creusé dans les schistes cristallins et les gneiss schisteux sur lesquels viennent se superposer au pied du Schienhorn les schistes calcaires, prolongement de ceux du Ganterthal ; enfin le gneiss qui couronne le Schienhorn n'est pas le prolongement de celui du Monte Leone, mais il appartient à la zone du Ganterthal Voir pour plus de détails l'article MONTE LEONE. [Dr H. SCHARDT.]

Le col du Simplon est franchi par une route de 63 km. qui partait autrefois de Glis, mais qui part aujourd'hui de la ville même de Brigue ; les postes fédérales ont desservi cette route toute l'année jusqu'à l'ouverture du tunnel du Simplon, en juin 1906 ; d'innombrables voyageurs l'ont suivie à pied ou en voiture. Le piéton met 6 heures de Brigue à l'hospice, 8 heures de Brigue au village de Simplon, et 6 heures de Simplon à Domodossola, en profitant des raccourcis. Le col du Simplon est fréquenté toute l'année par des voyageurs de toute condition. Comme au Grand Saint-Bernard, même au cœur de l'hiver, on y passe à peu près tous les jours ; la Confédération fait le nécessaire pour que la route soit autant que possible toujours ouverte à la circulation des petits traîneaux, qui remplacent les grandes voitures postales de l'été. Un des plus grands dangers de l'hiver, ce sont les avalanches qui souvent obstruent le passage et mettent en danger la vie des voyageurs. Au point de vue pittoresque, la route du Simplon surpasse en beauté et en variété toutes les autres routes des Alpes ; elle peut en même temps rivaliser avec les plus intéressantes comme hardiesse de construction, ce qui est d'autant plus important à relever qu'elle est la première en date des routes alpestres qui ont relié le versant N. au versant S. des Alpes. C'est en même temps, avec le Lukmanier, le passage le moins élevé entre la Suisse et l'Italie. Aussi même lorsque le tunnel sera ouvert au trafic international, il se trouvera toujours des piétons pour franchir le col, non seulement des ouvriers pour lesquels cette traversée est plus économique, mais aussi des amateurs de sites grandioses. Au sortir de Brigue (720 m.), le voyageur se rendait jadis d'abord à Glis où il retrouvait la route venant de la Faucille, tracée par Napoléon, pour franchir bientôt l'impétueuse Saltine sur le pont Napoléon, jadis en bois, mais actuellement remplacé par un pont de fer ; il y a plusieurs siècles un château (In den Höllenen), aujourd'hui disparu, dominait ce site. Maintenant on quitte la ville en restant sur la rive droite de la Saltine et l'on rejoint la route de Napoléon un peu au delà du pont. La route fait ensuite un contour considérable vers le N.-E., au travers des prairies parsemées d'habitations du Brigerberg et des belles forêts de pins du Bannwald (à l'entrée, Refuge N° I), puis pénètre dans le défilé au fond duquel coule la Saltine. A l'issue de ce défilé, on dépasse le Refuge N° II, dit de Schallberg (1320 m.), on laisse au S. le vallon de Nessel et celui des Tavernettes ou Tafernen, par lequel passait le vieux chemin, pour remonter presque horizontalement le long de la rive droite de la Saltine ; on franchit ensuite cette rivière sur le Ganterbrücke (1407 m. ; longueur 20 m., hauteur 23,50 m.) avec une arche en bois, avant d'atteindre par deux lacets le hameau de Berisal ou Persal (1526 m.), où se trouve le refuge N° III, devenu aujourd'hui une importante station d'été, connue pour son air sec et pur. La route revient vers le S.-O., passe dans de belles forêts de mélèzes (Rothwald) et, au delà du Refuge N° IV, traverse par le tunnel du Kapfloch (appelé aussi Caploch dans le pays), un éperon de rocher. Peu après le Refuge N° V (1935 m.), on pénètre dans les trois galeries couvertes de Kaltwasser (de la Cascade, de la Vieille galerie, 50 m. et de Saint-Joseph, 130 m.) construites sur ou sous les torrents qui descendent du Kaltwassergletscher. A la sortie de ces galeries, on se trouve à proximité du Refuge N° VI, dit de la Barrière, abîmé par une avalanche en 1903, et de l'hôtel récent du Simplonkulm, qui sont eux-mêmes à quelques pas de l'entrée du plateau du Simplon et du point culminant de la montagne (2008 m.), à un endroit d'où l'on jouit d'une vue de toute splendeur sur l'étincelant groupe du Fletschhorn et sur les Alpes bernoises (massif du glacier d'Aletsch). A 23,9 km. de Brigue, la route passe devant l'hospice du Simplon (2000 m., voir plus bas), puis descend sur le flanc latéral d'un vallon couvert de pâturages à droite et au fond duquel on aperçoit l'ancien hospice du Simplon dit hospice Stockalper (1872 m.). On contourne un promontoire rocheux derrière lequel s'abrite le Refuge N° VII dit de l'Engeloch (1795 m.), puis on franchit le Krummbach (1617 m.). Un peu après le hameau d'Eggen, on traverse les restes du terrible éboulement glaciaire de 1901 descendu par le vallon de Rossboden (voir ce nom) à l'ouverture duquel on

Route du Simplon. La galerie du Kaltwasser.

se trouve ; on dépasse le village de Simplon (1479 m. ; voir ce nom), situé, en suivant la route, à 32,4 km. de Brigue et à 11,2 km. de la frontière italienne, et, après

avoir suivi un grand lacet dans la partie inférieure du Laquinthal, on atteint Gstein ou Al Gaby (1232 m.). C'est ici que commencent les splendides Gorges de Gondo dont les parois colossales, presque verticales, atteignent ici et là de 700 à 800 m. de hauteur. On pénètre dans la galerie d'Al Gaby, à laquelle succède bientôt une vieille caserne en ruine (Alte Kaserne, 1171 m.) et un pont de pierre (Ponte Alto) sur la Doveria dont on suit la rive droite jusqu'au Refuge N° IX appelé Casermetta (1071 m.). On traverse la galerie de Gondo, longue de 222 m., haute et large de 8 m., au frontispice de laquelle on lit cette inscription : *Ære Italo. Nap. Imp. 1805.* On franchit l'Alpienbach qui forme ici une belle cascade ; vis-à-vis on aperçoit une fortification établie sur l'ancien chemin ; puis on passe à Gondo ou Ruden (857 m., à 42 km. de Brigue) et à la chapelle de San Marco, à quelques pas de la colonne de granit qui marque la frontière italienne. Au delà du hameau et de la galerie de Paglino, la route traverse le village italien d'Iselle (657 m., 46,6 km. de Brigue), la première station du chemin de fer du Simplon sur le versant méridional des Alpes, puis passe au-dessus de la galerie de direction du tunnel puis à côté de l'entrée italienne du tunnel du Simplon. Après avoir dépassé le Refuge N° X, actuellement entouré d'habitations ouvrières, on franchit la Cairasca sur le Ponte Boldrini (560 m.). On laisse sur la hauteur le village de Varzo. Tandis que la ligne du chemin de fer passe près du hameau de Gabbio sur la rive droite de la Doveria, la route se maintient sur la rive gauche jusqu'au fameux Pont de Crevola où elle traverse la rivière, à 4,5 km. de Domodossola. La route elle-même a été établie par ordre de Napoléon. C'est dans un rapport du 14 mai 1797, adressé au Directoire par le général Bonaparte, que nous voyons apparaître pour la première fois son intention d'ouvrir une route stratégique par le Simplon. « J'ai chargé Comeyrat, dit-il, de se rendre à Sion pour chercher à ouvrir une négociation avec le Valais afin de conclure un traité au nom de la France et de la République cisalpine, qui nous accorde le passage depuis le lac de Genève au lac Majeur en suivant la vallée du Rhône. J'ai envoyé un excellent ingénieur des ponts et chaussées pour savoir ce que coûterait cette route à établir. » Devenu Premier Consul, Napoléon chargeait, le 17 octobre 1800, Céard, ingénieur en chef du Léman, établi à Genève, de la direction générale des travaux, en vue desquels on lui adjugea deux brigades d'ingénieurs commandées à leur tour par les ingénieurs Lescot et Duchesne. Le 25 septembre 1805, quelques semaines avant la bataille d'Austerlitz, l'inspecteur Céard pouvait écrire de Sesto Calende au Directeur général et au Ministre « que le passage du Simplon était maintenant ouvert à l'infanterie et à la cavalerie, et que sous dix ou douze jours l'artillerie pourrait également y passer », ce qui restait à faire étant fort peu de chose : « seize ponts de diverses dimensions et trois quarts de lieue de route dans le voisinage de Saint-Gingolph, sur le lac de Genève ». En effet il serait erroné de s'imaginer que pour Napoléon il ne s'agissait que de la traversée du Simplon ; il avait entrepris, en même temps que la section la plus difficile de ce trajet entre Morez (Jura) et Arona (Italie), la construction des voies d'accès qui exigèrent aussi des travaux considérables ; quand, en ces temps-là, on parlait de la route du Simplon, c'était donc autre chose que ce que nous appelons aujourd'hui de ce nom. Les voies d'accès représentaient une soixantaine de lieues, dont 26 à peu près de route entièrement neuve. « Dans la plus grande étendue du Valais, écrivait encore l'ingénieur Céard, il existait un chemin viable, souvent très étroit et fort irrégulier ; mais sur la rive droite du lac Majeur, sur la rive gauche de celui de Genève, depuis le Bouveret à Évian et dans la vallée des Dappes, dans le mont Jura, il n'existait tout au plus que des sentiers ; ainsi tout était à faire dans ces parties-là comme au Simplon. » Il y avait 35,4 km. de route neuve à ouvrir et 117,9 km. à réparer ou à rectifier rien qu'entre la Tour Ronde (Savoie) et Glis. A ce moment il fut même question d'un canal qui pourrait remplacer la route et qui, d'après un rapport de l'Inspecteur en 1802, aurait eu une longueur de 106,2 km. « Ce canal serait abondamment alimenté par les eaux de la Saltine... il exigerait 80 écluses à peu près. Son cours (alimenté par la Saltine) serait dirigé depuis Glitz directement sur le Rhône, qu'il traverserait par un pont aqueduc. Il suivrait la rive droite par les lieux les plus favorables, jusqu'à Saint-Maurice, où il traverserait de nouveau ce fleuve sur un second pont aqueduc, pour être rejeté sur la gauche et rejoindre le canal ouvert à Colombé. » Outre le prix des deux ponts, la dépense était évaluée à 4 millions 824 mille francs. Il ne fut pas donné suite à ce projet grandiose. Le coût de la section Glis-Domodossola a été de fr. 7586102, dépassant ainsi de beaucoup le devis, somme sur laquelle la France devait payer fr. 4106637 et la République Cisalpine fr. 3479465, tandis que le parcours complet de la Tour Ronde à Arona revint à fr. 9750000 ; sur cette distance on comptait 601 ponts et ponceaux et plus de 500 m. de galeries ouvertes à coups de mine. La largeur de la route varie entre 7,2 m. et 8,4 m.; la pente moyenne en est de 3,5 %. Certaines parties ont une déclivité bien plus forte. C'est afin de posséder sans contestation le libre usage de cette importante voie de communication que Napoléon n'eut ni trêve ni repos jusqu'à ce qu'il eût réussi à transformer le Valais en « Département du Simplon », ce qui eut lieu le 12 octobre 1810.

Route du Simplon et massif du Monte-Leone. Panorama pris de Stalden (1990 m.).

Histoire. On a donné à ce passage les noms les plus variés ; on l'a appelé Semplun, Xemplon, Simpilion, Sempione, Sompano, Simpelberg, Sümpeler, Sempronius, Scipionis Mons, Brigerberg, Mons Brigæ, ou encore, comme Scheuchzer, Saint Plomb ! Il est possible que déjà avant

la période romaine le col du Simplon fut utilisé par les habitants des deux côtés des Alpes ; on croit savoir en effet

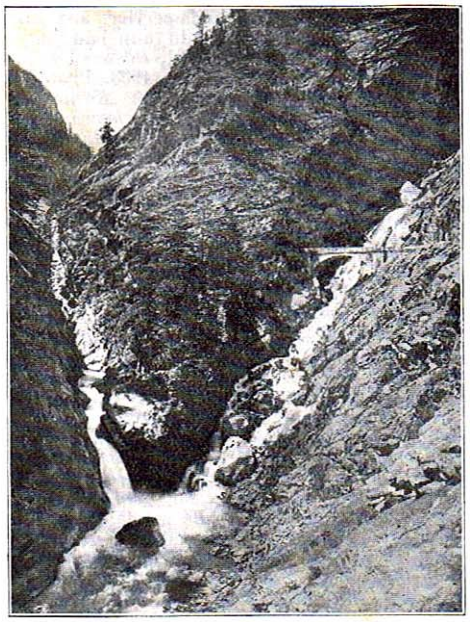
L'hospice du Simplon et le glacier de Kaltwasser.

que des relations existaient alors, et peut-être plus fréquentes qu'on ne l'a pensé, entre les populations des deux versants des monts. A l'appui de cette affirmation, on peut citer les tombes de l'âge de la pierre trouvées à Glis en 1899, et des vestiges de l'âge du bronze et de l'âge du fer, découverts à plusieurs reprises aux environs de Brigue. Le versant N. du Simplon était donc habité dans les temps préhistoriques, et rien n'empêche de croire que ces populations ont eu des rapports avec leurs voisins de l'autre versant des Alpes. Les Vibères, qui ont peuplé le versant N. du passage, et les Lépontins, qui se trouvaient de l'autre côté, semblent avoir entretenu des relations de voisinage. Avec la domination romaine, qui débuta par l'expulsion des anciennes populations de la vallée du Rhône au temps d'Auguste, on entre dans une seconde période de l'histoire qui présente un peu moins d'incertitudes. On a trouvé à Vogogna (près Domodossola) une inscription qui raconte qu'au temps des deux consuls *C. Domitius Dexter* et de *Ti. Manlius Fuscus*, sous la direction de *M. Valerius Optatus* et de *Cajus Valerius Thales*, et sous la magistrature de *Venustus Condicinus*, il avait été construit une route *Via Alpium Atrectianarum* ayant coûté 13 600 sesterces ; or, les deux consuls nommés apparaissent en 196 et les deux autres en 225, ce qui nous donne approximativement la date de cette construction. A proprement parler, il s'agirait probablement de l'amélioration de l'ancien chemin, plutôt que de la construction à nouveau de cette route alpestre ; ce qui le prouverait, c'est le peu de temps qu'il a fallu et le peu d'argent qui y a été consacré, ainsi que la découverte de monnaies romaines à l'effigie de Trajan et des empereurs qui lui succédèdent jusqu'à la fin du second siècle. Le chemin romain (et peut-être aussi celui du moyen âge) ne passait point, dit-on, comme celui des temps modernes par le fond de la vallée, sauf de Domodossola à Crevola et à Varzo, où les deux chemins semblent avoir plus ou moins suivi la même piste. De Varzo (dont un hameau supérieur s'appelle Castello, de Castellum, fort romain), le chemin romain franchissait la Cairasca, montait rapidement à Trasquera, à Bugliaga et à l'alpe Vallescia (2080 m.), sur la frontière entre l'Italie et la Suisse, où il a dû exister une « souste » ou dépôt de marchandises, avec douane et plusieurs bâtiments dont on aperçoit encore des traces. De là, en se tenant toujours sur la hauteur, le chemin traversait Corvet ou Gorvetsch, pour descendre ensuite dans la petite plaine de Kascheren (Keschera ou Geschera) laquelle en 1523 s'appelait *Planum Castellum*, parce qu'il y avait là un fort pour la protection de la route. Celle-ci passait à Alpien, d'où elle remontait au N.-O. dans les rochers au pied du Rothhorn, pour aboutir, par l'alpe de Castelberg et un embranchement au village de Simplon (ou sur son emplacement, actuel), ou pour continuer dans la direction du col. On voit encore en dessus de la limite des forêts, du côté du point culminant du chemin, un mur appelé Heidenmauer et, dans le voisinage, des traces d'une voie manifestement taillée dans le rocher, ainsi que près de Zur Hütten et dans les parties boisées de l'Aspbodenalp. Au-dessous de ce Heidenmauer se trouve la Bärenkumme, où aurait été construit, d'après une antique tradition, le village primitif de Simplon. Près de la Bleikenkapelle, il y a aussi un endroit appelé le Gut Castell, allusion à quelque antique Castellum romain. L'un des deux embranchements du chemin, le principal, longeait ensuite la base du Kessihorn (2927 m.), et, par le pied de la Kessi Kumme, l'arête qui relie Hohlicht au Klein Glattenhorn (2588 m.) et au Glattenhorn (2986 m.) et la Hohmattenalp (dont un point s'appelle encore Castell Egg) ; cet embranchement gagnait l'Engeloch près du Refuge N° VII, dans le voisinage duquel on a cru retrouver des traces de son existence. Toutefois, en l'état actuel, la situation du terrain de Bugliaga Vallescia à Alpien et entre Alpien, la Bärenkumme et la Hohmatten font penser qu'il ne peut s'être agi en tout cas que d'un sentier pour piétons et non d'un chemin muletier. D'Alpien, la descente sur Al Gaby était certainement tout indiquée, car le passage par la Bärenkumme (Bockspfad) n'a jamais pu être une voie facilement praticable. On pourrait penser aussi que cet ancien sentier passait de Corvetsch par Schwarze-Balmen et le Munigstafel, d'où un passage vertigineux va rejoindre le Bockspfad. La route romaine devait monter de l'Engeloch au col (sans doute par le tracé devenu plus tard le chemin habituel) pour en redescendre en courts lacets sur le Taferthal et la rive droite du Taferbach, jusqu'à Grund. Là elle franchit le Ganterbach pour remonter au Schallberg et descendre sur Brigue par Brei et Lingwurm. Vraisemblablement à partir de Brigue cette

Simplon. L'ancien hospice.

route devait être reliée à celle du Grand Saint-Bernard, à Martigny, bien qu'on n'en ait pas de preuve absolue. On a invoqué en faveur de cette thèse le fait que l'on a trouvé

à Sion une pierre milliaire portant le chiffre XVII qui donnerait exactement la distance en lieues de Sion au col

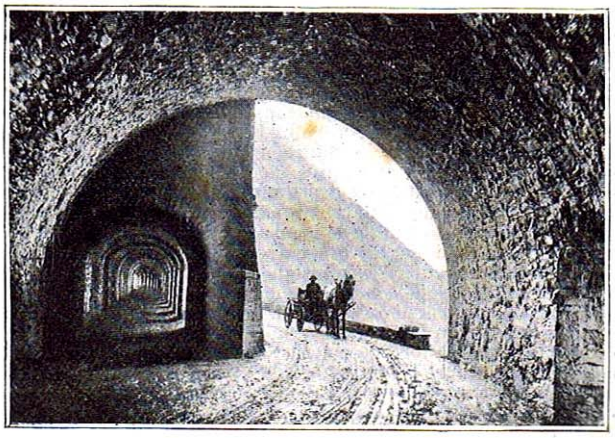


Route du Simplon. Le pont sur le Fressinone (Alpienbach), dans les gorges de Gondo.

du Simplon; mais cette pierre indique, d'après certaines autorités, la distance entre Sion et Avenches et non celle qui sépare Sion du col du Simplon, ce qui paraît très probable. Au Ve siècle, la chute de l'empire romain n'arrêta pas la circulation sur le Simplon; dans leurs leurs migrations et leurs expéditions guerrières, les Barbares utilisèrent probablement cette voie de communication. Ainsi en 489 les Burgondes, sous leur roi Gondebaud, en route pour l'Italie; ainsi encore, au siècle suivant, les Lombards qui, des plaines du N. de l'Italie, portèrent plus d'une fois la dévastation dans la vallée du Rhône. Plus tard les pèlerins et les marchands usèrent volontiers de ce chemin; des monnaies du temps des derniers Carolingiens trouvées au Simplon semblent en fournir la preuve, bien que cela ait été contesté.

La première mention du nom et de l'hospice du Simplon dans un document certain date de 1235; à cette époque le comte de Savoie cherchait à prendre pied dans le Haut-Valais où les évêques de Sion exerçaient leur autorité, ce qui amenait des luttes sanglantes. Dans ces circonstances, les Haut-Valaisans se virent obligés d'aller chercher le sel, le vin, etc., non plus dans le Bas-Valais ou dans le Pays de Vaud qui appartenaient à la Savoie, mais de l'autre côté des Alpes, dans les vallées de la Toce et dans le Tessin. De là naquirent des relations commerciales avec ces diverses régions. Lorsque, après les Croisades, les marchés italiens eurent gagné en importance, le trafic du Simplon augmenta considérablement. Les évêques de Sion, qui, en 999, avaient reçu de Rodolphe de Bourgogne le titre de comtes auquel se rattachait l'obligation de veiller sur l'état des chemins et la sécurité des voyageurs, contribuèrent à faciliter l'usage du col. A cet effet des traités furent conclus en 1267, 1272 et 1291 entre eux et les corporations marchandes; ces traités restèrent en vigueur jusqu'au XIVe siècle. Les marchands venus d'Italie étaient sur territoire épiscopal depuis la frontière valaisanne jusqu'aux Ottans, près de Martigny, après avoir passé aux douanes ou aux « soustes » (dépôts de marchandises) de Simplon, Brigue, Loèche, Gradetsch ou Granges et Sion. Dès le XVe siècle, le transit se détourna peu à peu de cette route, soit parce que d'autres voies commerciales avaient été ouvertes au travers de la chaîne des Alpes, soit à cause de l'état de guerre dans lequel vivaient les Haut-Valaisans et les habitants de la région de Domodossola dans les années 1448, 1454, 1456, 1473, 1485, 1494 etc., ce qui enlevait toute sécurité aux voyageurs. Parmi les passants illustres du moyen âge qui traversèrent le Simplon, il faut citer l'archevêque Othon de Rouen en 1254 (hiver), le pape Grégoire X (octobre 1275, à son retour de Lausanne) et l'empereur Charles IV (1391). Au XVIIe siècle les circonstances politiques étant redevenues plus favorables, le commerce reprit le chemin du Simplon, grâce en particulier aux efforts persévérants du bienfaiteur de Brigue, le comte Gaspard de Stockalper († 1691). C'est lui qui construisit, pour remplacer l'hospice des Chevaliers de Malte, l'ancien hospice du Simplon qui porte encore son nom, et l'hôpital des bourgeois à Brigue. La corporation des porteurs (Ballenführer), qui, au milieu du XVIIe siècle, comptait 212 hommes contribua elle aussi pour sa part à ce résultat en assurant le bon état des chemins et la sécurité des passants, si bien que l'on traversait la montagne même en hiver. Cet accroissement de circulation fut la cause de la prospérité de la ville de Brigue à cette époque; elle prit alors un développement exceptionnel et se vit doter des beaux bâtiments que l'on y trouve encore aujourd'hui. Cette période ne fut pas de longue durée, car le grand trafic international choisit bientôt d'autres voies que celle du Simplon. Une nouvelle époque s'ouvre avec le décret par lequel Napoléon décida la construction de la route actuelle, dont il a été question ci-dessus. En 1813 et 1814 le Simplon fut plus d'une fois le théâtre de violents combats entre Français et Autrichiens; en 1815, près de 80 000 Autrichiens pénétrèrent de l'Ossola dans le Valais par cette voie. Une fois Napoléon disparu, le passage fut de nouveau utilisé presque exclusivement pour le transit commercial, qui baissa de nouveau lorsque s'ouvrirent successivement les routes du San Bernardino, du Splügen, du Julier et du Gothard lesquelles attirèrent une partie du trafic. Par contre, le transport des voyageurs prit une importance de plus en plus considérable; en 1876, par exemple, les postes fédérales transportèrent 28190 voyageurs. Bien longtemps avant que les postes fussent entre les mains de la Confédération, il existait déjà un service postal au travers de la montagne par-dessus le col du Simplon. En 1640 fut établi un courrier qui partait de Genève toutes les semaines et se rendait en huit jours par Sion et le Simplon à Milan.

En 1698, le droit de transporter la correspondance internationale fut conféré aux frères Fischer qui étaient



Route du Simplon. Galerie de Joseph (près du refuge VI).

déjà chargés de plusieurs entreprises de ce genre en Suisse; seules les lettres venant du dehors étaient passibles de taxes. Les traités postaux de Turin, en 1744, et

de Milan, en 1768, assurèrent aux courriers Fischer libre passage en Piémont et dans le Haut-Novarais ; les frais de transport, exécutés à grand renfort de chevaux, revenaient annuellement à l'entrepreneur à 4027 livres de France pour le trajet de Brigue à Domodossola. De 1802 à 1803 le service postal passa entre les mains du Directoire de la République helvétique pour devenir ensuite la propriété d'une société privée de Sion, lorsque le Valais devint indépendant. En 1805, le service postal était remis à l'administration des postes du canton de Vaud ; enfin, en 1849, la poste passait sous la direction de la Confédération.

Les Hospices. Le premier qui soit expressément mentionné au moyen âge est celui que fondèrent en 1235 les chevaliers de Saint-Jean, qui dépendait en même temps de la maison mère de Salgesch ou Salquenen et des seigneurs de Conflans (Albertville) en Savoie. On l'avait construit plus bas que la tour Stockalper ; sur la Spitalmatte on retrouve encore des restes de l'église et des bâtiments qui le composaient. Cet hospice reçut de nombreuses donations qui profitèrent aux passants, que recevaient les chevaliers eux-mêmes ; vers le milieu du XVe siècle, les chevaliers ayant remis la gérance de l'hospice à un fermier nommé par le Recteur de la maison de Salgesch, les choses allèrent si mal, il y eut de telles plaintes contre ce gérant, que l'établissement commença à péricliter. On essaya vainement de relever la maison ; le 22 février 1509, les chevaliers de Saint-Jean revendaient l'hospice de Saint-Jaques (Sankt Jakob), comme on l'appelait, à Barthélemy Perrig, de Brigue, qui en devint le fermier. En 1622 celui-ci le céda à l'hôpital de Saint-Antoine à Brigue qui le revendit à son tour le 14 juillet 1655 au comte Gaspard de Stockalper, de Brigue également. Avec l'argent de l'hôpital, ce dernier éleva une sorte de tour à quatre étages ; les trois étages supérieurs lui servaient de résidence d'été à lui et à sa famille ; l'étage inférieur était réservé aux pauvres voyageurs qu'il recevait gratuitement, bien qu'il ne s'y fût engagé expressément en aucune manière. La famille de Stockalper a conservé pendant 148 ans cette maison et y a exercé l'hospitalité dans l'esprit du comte Gaspard. Tout le long de la route du Simplon, il y avait au moyen âge des refuges ou hôpitaux pour voyageurs et pèlerins. Outre l'hospice de Saint-Jacques, près du col lui-même, il en existait un autre (en tout cas depuis 1425) à Gondo, un à Brigue, depuis 1304, dédié à saint Antoine, un à Loèche, depuis 1285, un à Salgesch, dès 1235, celui des chevaliers de Saint-Jean, à Sion trois, dont le plus ancien date de 1163; il en était ainsi dans toutes les localités importantes situées entre Sion et Villeneuve. Le long de la route, entre Brigue et le col, il y eut la « Tavernette », bâtiment qui sert aujourd'hui encore de chalet. Un autre refuge, de construction semblable, existait sur l'autre versant, sur la rive droite de la Doveria, vis-à-vis de la galerie d'Al Gaby, où l'on en voit encore le soubassement. Le premier consul, Napoléon Bonaparte, décréta, en 1801, la construction sur le plateau du col d'un hospice analogue à celui du Grand Saint-Bernard ; il ordonna à la République cisalpine de lui remettre la fortune d'un couvent qui avait été aboli près de Pavie. Sur le désir de Napoléon, les religieux du Grand Saint-Bernard devaient se charger de l'administration du nouvel hospice. Ceux-ci louèrent à la famille de Stockalper l'ancien hôpital afin de pouvoir héberger les voyageurs jusqu'à l'achèvement du nouveau bâtiment; ils s'y installèrent le 30 juin 1802. A la chute de Napoléon, le soubassement seul était achevé et la construction resta dans cet état pendant de longues années. En 1825, le gouvernement du Valais reprit ce commencement d'édifice, avec tous les matériaux de construction, contre la somme de 15000 fr. payée à l'entrepreneur des travaux pour le compte de Napoléon. L'édifice, qui fut habité par les religieux déjà dès novembre 1829, ne fut complètement achevé qu'en 1835, avec ses quatre étages et une place suffisante pour recevoir 500 personnes. 4 ou 5 religieux de l'ordre du Grand Saint-Bernard exercent une hospitalité entièrement gratuite. Comme au Saint-Bernard, certains jours d'hiver, un ou deux religieux sortent accompagnés d'un chien à la recherche des voyageurs en détresse. En 1899, il a passé par l'hospice 28700 ouvriers italiens, sans compter les autres voyageurs. Actuellement on y reçoit une moyenne de 16 à 18 personnes par jour. Postes et télégaphe à l'hospice. Longtemps encore, l'hospice rendra de grands services aux passants, malgré l'ouverture de la ligne et du tunnel du Simplon.

Bibliographie. Raphaël Reinhard, *Pässe und Strassen in den Schweizer Alpen.* Lucerne, 1903. Prof. Imesch, *Die Werke der Wohlthätigkeit im Kanton Wallis* (tiré de *100 Neujahrsblatt der Zürcherischen Hülfsgesellschaft).* 1901.) D. Imesch, *Zur Geschichte des Simplonpasses* (tiré de la *Jahresversammlung des Schweizerischen Forstvereins in Brig, September 1904).* Brigue, 1904. Joanne, *Guide de la Suisse.* Paris, 1903. R. Céard, fils de feu N. Céard, sous l'inspection duquel ont été exécutés les travaux du Simplon, *Souvenirs des travaux du Simplon.* Paris et Genève (Cherbuliez), 1837. G. Autran, *L'inspecteur divisionnaire Céard et la construction de la route du Simplon (1801-1805).* Genève, 1897. W.-O. Wolf, *Brigue et le Simplon (Europe illustrée,* nos 88, 89). Zurich. Marc Henrioud, *Les anciennes postes valaisannes et les communications internationales par le Simplon et le Grand Saint-Bernard,* 1616 à 1848. Lausanne, 1905. De M. Marquis, religieux de l'hospice du Simplon, renseignements particuliers. Hilaire Gay, *Les origines des relations commerciales du Valais et de l'Italie* (tiré des *Mélanges d'histoire vallaisanne),* Genève, 1891. *La route du Simplon et son exploitation par les diligences postales suisses,* publié par la direction générale des postes suisses et l'inspectorat fédéral des travaux publics. Berne, 1906. Dr Wäber, *Walliser Berg- und Passnahmen vor dem XIX Jahrhundert,* dans l'*Annuaire du Club alpin suisse,* vol. XL (1904). Frédéric Barbey et Frédéric Boissonnas, *La route du Simplon.* Genève, 1906. [E. DE LA HARPE.]

SIMPLON (GROUPE DU) (C. Valais et Italie). Voir MONTE-LEONE (GROUPE DU).