HAL
open science

Les péages de Pizançon et Charmagnieu : l'exemple d'une fiscalité fluviale aux XVIIe et XVIIIe siècles

Damien Delaye

To cite this version:

Damien Delaye. Les péages de Pizançon et Charmagnieu : l'exemple d'une fiscalité fluviale aux XVIIe et XVIIIe siècles. Histoire. 2009. dumas-00413644

HAL Id: dumas-00413644

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00413644

Submitted on 4 Sep 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

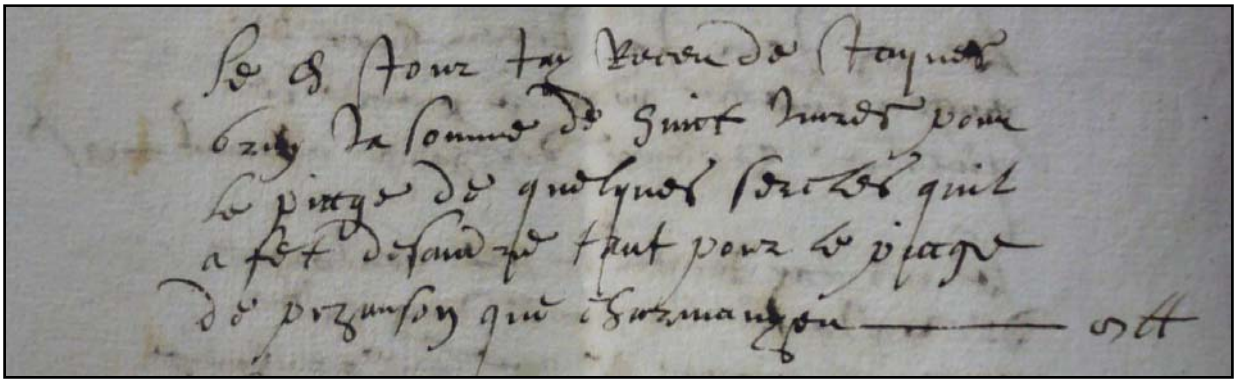
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Damien DELAYE
Université Pierre Mendes France
UFR Sciences Humaines
Département Histoire

Sous la direction de :
Anne BEROUJON
Maitre de conférences en histoire moderne

LES PÉAGES DE PIZANÇON ET CHARMAGNIEU :

L'exemple d'une fiscalité fluviale aux XVIIe et XVIIIe siècles



Extrait des comptes journaliers des péages. Année 1628. ADI, cote 29 J 145.

Master 1 « MENTION HISTOIRE ET HISTOIRE DE L'ART »

SPECIALITE « SOCIETES ET ECONOMIES DES MONDES MODERNES ET CONTEMPORAINS »

Juin 2009

« Tous les éléments se trouvent ici asservis à la puissance des seigneurs […] toutes les eaux, même pluviales, qui tombent dans les seigneuries, appartiennent aux seigneurs. »

François de Bautaric

Damien DELAYE
Université Pierre Mendès France
UFR Sciences Humaines
Département Histoire

Sous la direction de :
Anne BEROUJON
Maitre de conférences en histoire moderne

LES PÉAGES DE PIZANÇON ET CHARMAGNIEU :

L'exemple d'une fiscalité fluviale au XVIIème et XVIIIème siècle

Master 1 « MENTION HISTOIRE ET HISTOIRE DE L'ART »

SPECIALITE « SOCIETES ET ECONOMIES DES MONDES MODERNES ET CONTEMPORAINS »

Juin 2009

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Madame Anne Béroujon, pour avoir accepté d'encadrer ce travail de recherche et pour l'aide qu'elle m'a apportée au cours de l'année.

Je remercie également Monsieur Alain Belmont, pour ses précieux conseils.

J'adresse aussi mes remerciements à l'ensemble du personnel des archives départementales de l'Isère, des archives municipales de Grenoble, des bibliothèques universitaires et municipales pour leur gentillesse et disponibilité.

Enfin je tiens à remercier ma famille, pour leur soutien. Béatrice, Anne-Charlotte, Silvère et Fabien pour l'aide et aussi le soutien qu'ils m'ont apportés.

Sans oublier Clio.

SOMMAIRE

Remerciements **4**

Sommaire **5**

Présentation des sources **6**

Introduction **11**

Première partie : L'Isère à l'époque moderne **16**

Chapitre 1 : Le fleuve et son contexte **17**
1 Présentation du Dauphiné et de l'Isère 18
2 L'Isère, des bateliers aux barrages 20
3 Voies de communication et réseaux marchands 24

Chapitre 2 Les infrastructures fluviales **29**
1 Les voies de passages 30
2 Les ports, des lieux de transits 34
3 Les péages sur l'Isère 37

Deuxième partie : Le péage, un point de contrôle des flux commerciaux **42**

Chapitre 3 Ce qui fonde le péage : la terre, le temps et le droit **43**
1 Les péages de Charmagnieu et Pizançon 44
2 Les péages, des droits à légitimer 48
3 La famille de la Croix de chevrières 51

Chapitre 4 Une source pour l'histoire économique **54**
1 La vie du fleuve 55
2 Les marchandises transportées 62
3 Le sel, un commerce fluvial par excellence 69

Troisième partie : Le péage, pouvoirs et enjeux **73**

Chapitre 5 Physionomie juridique et financière **74**
1 Statut et partage des droits 75
2 Nature des taxes et pression fiscale 78
3 Le péage, recettes et bénéficiaires 82

Chapitre 6 Le Péage de Pizançon : fonctionnement et remise en cause. **86**
1 Le fonctionnement des péages 87
2 Le fermage, un contrat parfois risqué 93
3 La remise en cause du péage 97

Conclusion 102

Bibliographie 106

Tables des matières 112

Tables des annexes 114

Annexes 115

SOURCES

Abréviations.

ADI : Archives Départementales de l'Isère.

AMG : Archives Municipales de Grenoble.

BMG : Bibliothèque Municipale de Grenoble.

Archives départementales de l'Isère.

Série C : Administration provinciale et enregistrement.

Sous série 2 C : Intendance du Dauphiné.

2 C 64 : Etats mensuels, contenant le prix des grains, légumes, boissons, bestiaux, etc… aux marchés des villes de Grenoble, Romans, Vienne, Valence, Montélimar, Crest, Buis, Gap, Embrun et Briançon (1744-1747).

2 C 65 : Etats mensuels, contenant le prix des grains, légumes, boissons, bestiaux, etc… aux marchés des villes de Grenoble, Romans, Vienne, Valence, Montélimar, Crest, Buis, Gap, Embrun et Briançon (1748-1751).

2 C 601 : Iles et ilots de la province de Dauphiné procédure de « mesuration » des iles, ilots, port et péage de la Province. (1694-1695).

2 C 602 : Iles, bacs et péages « état de répartition du droit de confirmation sur les îles, îlots, bacs et péages » (1695).

2 C 787 : Rivières, torrents et cours d'eau, réserve du Drac et de l'Isère, arrêts, correspondances, procédures, relatives aux vols et aux délits (1642-1790).

Sous série 7 C : Bureau des finances de Grenoble

7 C 191 : Domaine, contre la Dame Mareshale de l'Hopitale pour le riverage perçu sur les bateaux circulant sur l'Isère (1684).

7 C 223 : Péages, Camille d'Hostun, comte de Taillard contre Claude Berton de Saint Quentin, voiturier sur l'Isère en règlement du droit de péage de Rochebrune (1721).

7 C 262 : Grande gabelle de Romans et vingtain de Saint-Lattier, Antoine de Gurmin d'Haute fort contre Jacques Blanchard, charpentiers au péage de Pizançon en règlement des droits et rébellion (1751-1752).

7 C 315 : Péage, contre Segun marchand sur le Rhône, en règlement des droits des grandes gabelles de Romans (1781-1782).

7 C 832 : Arrêts du conseil, confirmation des péages.

7 C 833-836 : Arrêts du conseil, suppression des péages.

Catalogue des livres de commerce et papiers d'affaires

2 E 84 : p.41, compagnie Rochas, Blanchet et Magnard (1742-1744).

Série H+GRE : Archives de l'hôpital de Grenoble .

H 313 : Droits de pêche.

H 929 : Archives de Michel Morel (1733-1754)

Sous série 2 J : Travaux d'étudiants-Travaux d'érudits-Relevés Généalogiques.

2 J 351 : Lartouche Robert, prix du froment à Grenoble (1466-1790).

2 J 697 : Emile Gardet, Les nautes : bateliers de l'Isère

Sous série 29 J : Papiers de la famille De la Croix de Chevrières.

29 J 9 : Archives de Félix II De la Croix de Chevrières.

29 J 69 : Procédures au sujet de la limite entre Romans et Bourg de Péage (1701).

29 J 78 : Procès contre Pierre Allier (1734-1744).

29 J 105 : Procès devant le Parlement et le tribunal du district de Romans entre Louis De la Croix de Chevrières et les communautés du mandement de Pizançon au sujet du droit de vingtain et corvée revendiqué par Louis De la Croix de Chevrières. (XVème siècle, 1792).

29 J 125 : Domaine royal engagé, confirmation de l'engagement des terres de Pizançon (1652-An 2).

29 J 128 : Parerie delphinale de la seigneurie de Pizançon (1483-1750).

29 J 129 : Etat de dénombrement (1687-1750), reconnaissance des communautés de Pizançon (1680).

29 J 134 : Dossier de plans.

29 J 136 : Tarifs des péages de Charmagnieu et Pizançon.

29 J 137: Production des titres concernant les péages de Pizançon et Charmagnieu.

29 J 140 : Exemptions des droits de péages.

29 J 141 : Procédure occasionnée par la levée des péages.

29 J 142 : Comptes rendus par les receveurs des péages de Pizançon et Charmagnieu (1621-1644) Pièces comptables concernant les revenus des péages (1721-1733), conventions pour la levée des péages (1721-1746), réponse à un questionnaire sur les péages (1751).

29 J 144 : Cahiers des recettes journalières des péages de Pizançon et Charmagnieu (1621-1626).

29 J 145 : Cahiers des recettes journalières des péages de Pizançon et Charmagnieu (1627-1632).

29 J 146 : Cahiers des recettes journalières des péages de Pizançon et Charmagnieu (1633-1644).

29 J 147 : Cahiers des recettes journalières des péages de Pizançon et Charmagnieu (1652-1654).

29 J 148 : Cahiers des recettes journalières des péages de Pizançon et Charmagnieu (1721-1734).

29 J 149-150 : Péage de Charmagnieu.

Série L : Archives publiques de la période révolutionnaire.

L 499 : Navigation, bacs et bateaux

Archives municipales de Grenoble.

Série BB : Administration communale.

BB 29 : délibérations consulaires.

BB 128 délibérations consulaires (1787-1790).

Série CC : Finances, Impôts et comptabilité.

CC 71 : Rôle de la taille (1652).

CC 135 : Rôle de la taille (1717).

Série DD :

DD 1 : Recueils d'actes, conventions, ventes, baux à ferme, investitures et transactions concernant les biens de la ville de Grenoble (1512-1528).

DD 82 : Actes et procédures faits pour la construction d'un pont sur l'Isère auprès du pré de la Trésorerie et d'un pont à bateau entre la rue Saint Laurent et la rue du Bœuf (1652-1655).

DD 85 : ponts, mémoire de Monsieur Liomet, ingénieur du roi de la ville de Grenoble, au sujet des travaux à faire sur le pont de l'Isère.

DD 87 : Ponts de bois (1733).

DD 95 : Bacs (1651-1733).

DD 96: Ports (1554-XVIIIème siècle).

Série FF : Justice, procédures, police.

FF 177 : Procès opposant les consuls de la ville de Grenoble aux religieuses de Mont Fleury au sujet de la construction d'une digue, entreprise par ces dernières.

FF 54 : Bail du bac passé par Joseph Verney daté du 7 décembre 1782.

Série GG : Cultes, Instruction publique, assistance publique.

GG 217 : Cordeliers (1470-1760).

Série HH : Agriculture, Industrie, Commerce.

HH 10 : Mercuriales de la ville de Grenoble (1731-1811).

HH 36 : Adjudication de la fourniture des glaces, bail passé par César Jarand (1752).

SOURCES IMPRIMEES

Bibliothèque municipale de Grenoble.

C.8683 : Arrêt du conseil d'État du roi du 3 mars 1733 : ce dernier supprime le droit de péage détenu par le seigneur de Sassenage sur l'Isère dans sa seigneurie et, également, celui situé sur la rivière de la Lionne dans la seigneurie de Pont-en-Royans.

O.9445 : Exemptions pour les blés et grains du Dauphiné accordées par le conseil du roi du mois de janvier 1736.

O.11020 : Mémoire pour sieur Paganon marchand de fer à Allevard appelant contre Louis Cotton et Bonaventure Duchon (voiturier par eaux de Goncelin) en 1772.

O.12526 : Mémoire de la Réplique des consuls à Sieur Bourne.

O.16900 : Arrêt de la cour du parlement du Dauphiné (chambre des aydes et finances), 23 septembre1744

R.1310 : Cote R.1310, Mémoire pour Pierre Jomaron, droguiste à Grenoble, Syndic général des corps, des marchands, Arts et Métiers contre Philippe Jomaron, fermier du péage de cette ville. A noter la présence d'une copie des tarifs de 1724 du droit de pontonnage perçu par les consuls de la ville.

U.1331 : Arrêt du conseil du roi du 11 Octobre 1723 qui reconduit le droit de péage concédé à la communauté de Grenoble, à partir du 2 décembre 1723 et pour une durée de 25 ans.

INTRODUCTION

« *Péage : terme employé autrefois en général, pour toutes sortes d'impôts qui se payent sur les marchandises que l'on transporte d'un lieu à l'autre. Maintenant, il se dit d'un droit que l'on prend sur les voitures pour entretenir les grands chemins. La plupart des seigneurs s'attribuent des droits de péage sur leurs terres, sous prétexte d'entretenir les chemins, les ponts et chaussées. Le péage est appelé de divers noms. On le nomme barrage, à l'entrée d'un bourg ou ville, pontonage au passage des ponts, mais aussi, parfois, droit de coutume ou de traverse.* »[1]

A l'époque moderne le péage a déjà une longue histoire. On retrouve des traces de l'existence de cette pratique dès l'Antiquité et nul doute qu'elle est plus ancienne. Car l'idée même du péage, qui consiste à exiger un droit de celui qui traverse un lieu, est directement en lien avec la notion de territoire, espace contrôlé et revendiqué par un groupe ou un individu. Dans cette perspective, le péage est d'abord l'expression humaine d'un rapport à l'espace.

Dans sa dimension matérielle, le péage est un point fixe, par lequel passent des flux, humains et marchands. C'est également un point de contrôle, de vérification et de perception. Sa fonction fiscale en fait un lieu comptable où sont enregistrés, de façon plus ou moins détaillés, la nature, la quantité, la date du passage des marchandises et bien sur, le prix de la taxation. C'est aussi un lieu ou s'effectue une transaction dans laquelle s'échange une somme d'argent contre un droit de passage, ce qui représente donc une source d'enrichissement pour certains, une perte d'argent pour d'autres. Obligatoire, il est généralement situé sur un point stratégique, un passage obligé et peut faire l'objet de fraudes ou de tentatives.
Plusieurs de ces caractéristiques font du péage un objet d'étude particulièrement intéressant pour l'historien : à condition qu'elles soient suffisamment détaillées, les pièces comptables permettent par exemple d'étudier des variations économiques sur des périodes longues. Détaillant les marchandises taxées, elles ouvrent également la porte aux études sur la mobilité,

[1] Antoine Furetière, *Dictionnaire universel*, 1690.

les flux marchands, l'économie locale ou régionale, les relations commerciales entre les provinces.

Dans une perspective historique plus orientée vers l'étude et l'évolution des techniques, il peut tout à la fois servir d'informateur sur la diffusion de nouveaux produits ou de nouvelles techniques et d'indicateur de l'importance qu'elles acquièrent. Il peut aussi être le témoin de l'évolution des techniques de transports. Le détail des comptes journaliers et autres cahiers de compte permet également d'appréhender les variations saisonnières ou annuelles de la navigation fluviale. Le péage peut également se révéler utile pour étudier des communautés professionnelles et des corps de métiers, tant sur la route avec les voituriers que sur le fleuve avec les bateliers et les gens de rivière.

Enfin, le péage peut également être étudié pour lui-même, en tant que reflet d'une organisation sociale déterminée. L'analyse de son mode d'exploitation et de gestion offre également une possibilité d'étude des relations et des liens entre le propriétaire du péage et celui qui le tient.

Les études historiques sur les péages de l'époque moderne sont relativement peu nombreuses. Les travaux les plus anciens, comme celui de Gustave Guilmoto[2] traitent essentiellement les aspects juridiques. Plus tard, ceux de Léon Cahen[3] ou de Vital Chomel et Jean Ebersolte[4] abordent davantage les phénomènes économiques. La seule thèse récente sur les péages est celle d'Anne Conchon.[5]

Les travaux qui conçoivent l'étude des péages à travers un espace social, économique ou géographique plus large sont plus nombreux. Dans sa thèse sur les gens de la Dordogne, Anne Marie Cocula-Vaillières étudie les rapports sociaux entre les bateliers, les pêcheurs et autres usagers du fleuve, et l'ensemble des seigneurs péagers[6]. Stéphane Gal a étudié le péage de Saint Symphorien d'Ozon, établi sur le Rhône, en travaillant sur les réussites économiques pendant les guerres de Religion[7].

---

[2] Gustave Guilmoto, E*tudes sur les droits de la navigation de la Seine, de Paris à la Roche-Guyon du XIème au XVIIIème siècle*, Thèse de l'école des chartes, Picard, Paris, 1889.

[3] Léon Cahen, « Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1931, Volume 3, Numéro 12, pp. 487-518.

[4] Vital Chomel et Jean Ebersolte, *Cinq siècles de circulation intérieure vue de Jougne (Un péage jurassien du XIIème au XVIIIème siècle*, Paris, Armand Colin, 1951.

[5] Anne Conchon, *Le péage en France au XVIIIe siècle : Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, 2002.

[6] Anne Marie Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes : Les gens de la Dordogne au XVIIIe siècle*, édition librairie Jules Tallandiers, Paris, 1981

[7] Stéphane Gal, « Guerre et prospérité en France dans la seconde moitié du XVIème siècle », *Histoire, Economie et Société*, Volume 17, numéro 17-2, 1998, pp. 227-239.

En 1790, Guyenot recensait 5687 péages en France.[8] Ce mémoire est consacré à l'un d'entre eux. Il se situe sur l'Isère[9], à hauteur de la ville de Bourg de Péage de Pizançon, aujourd'hui Bourge de Péage, à laquelle il a donné son nom.

Le péage de Pizançon est en fait un ensemble assez complexe, constitué dans les faits de deux péages, tous deux mixtes, à la fois terrestres et fluviaux. L'un s'appelle « Péage de Charmagnieu » et l'autre « Péage de Pizançon ». Leurs statuts sont différents : celui de Charmagnieu est patrimonial et ses bénéfices reviennent intégralement à son propriétaire, la famille De la Croix de Chevrières. Celui de Pizançon est mixte, à la fois patrimonial et domanial : une partie des bénéfices revient donc au roi, à hauteur d'un « *quart et demy* ».[10] La perception des péages fluviaux de Charmagnieu et de Pizançon se fait au même endroit et ce sont les comptes journaliers de ces péages situés sur l'Isère que nous avons étudiés. Les cahiers de compte des points de contrôles terrestres n'ont pas été retrouvés et seuls quelques documents et *tarifs* ont pu être étudiés. Enfin, si le péage terrestre de Pizançon a pu être facilement situé –il est sur le pont même qui relie Bourg de Péage à Romans, celui de Charmagnieu n'a pu être localisé.

Les péages de Charmagnieu et Pizançon sont, à l'image de la navigation sur l'Isère, d'importance modeste. Alors que ceux situés sur le Rhône rapportent une somme variant entre 15 000 et 35 000 livres en moyenne, les nôtres, à eux deux, rapporte bon an, mal an 800 et 1500 livres.[11]

Cela dit, ils se révèlent être de précieux indicateurs pour l'histoire provinciale, notamment dans leur capacité à préciser et à quantifier l'importance du trafic fluvial sur l'Isère, son rôle dans le transport des marchandises, la nature des exportations et des importations ainsi que l'activité économique et le rayonnement de plusieurs pôles d'industrie présents dans la province du Dauphiné. Ils permettent également, par déduction, de constater le développement de la puissance de l'Etat royal à l'époque moderne, que ce soit par le biais des importations de blé pour les troupes ou l'exportation de produits bruts (bois) ou finis (canons, métallurgie) pour la marine. A une échelle locale, les archives étudiées permettent également d'observer le

[8] Anne Conchon, Ibid, p. 80.

[9] Nous avons élaborés une carte, montrant la localisation des péages perçus sur l'Isère durant le XVIIème et le XVIIIème siècle. p 35.

[10] Soit environs 38 %.

[11] Les bénéfices des péages par terre ne sont pas pris en compte ici.

fonctionnement du péage, ses acteurs et ses enjeux, mais aussi la batellerie et les gens de rivière.

Les sources utilisées sont principalement issues des archives de la famille De la Croix de Chevrières conservées aux archives départementales de l'Isère. Celles-ci, variées se composent de documents concernant les péages (titres, contentieux, pièces comptables).Les comptes journaliers des péages qui constituent une source importante de notre étude se présentent sous formes de cahier non foliotés. Ces comptes couvrent de manière discontinue l'exploitation des péages de Charmagnieu et Pizançon durant le XVIIe et XVIIIe siècles (1621-1644, 1652-1654, 1721-1734).Nous avons donc décidé de procéder à un dépouillement systématique de l'année 1625 qui est la plus détaillée, 1631 et 1640 mais aussi de façon continue les années comprises entre 1652-1654 et 1621-1734.Nous avons aussi utilisés des archives personnelles (testaments, actes de propriétés, de ventes, d'achats…). Nous avons également utilisé les archives de l'intendance du Dauphiné, (Confirmations de propriétés des iles et ilots sur l'Isère, règlements des droits de péage et les tarifs des foires et marchés de la province), celles du bureau des finances de Grenoble (Arrêts du conseil royal sur la confirmation des bacs et péages et leur suppression).

Aux archives municipales, nous avons consulté des délibérations consulaires, des contrats de fermage sur les bacs et ports de la ville de Grenoble ainsi que des rôles fiscaux (tailles, capitation). L'ensemble des côtes de ces différentes sources a été présentée dans l'inventaire des sources situé précédemment.

Il est nécessaire de préciser ici que le détail des comptes journaliers est très insuffisamment détaillé pour permettre une analyse quantitative des marchandises transportées.[12] D'abord parce que la nature de la majorité d'entre elles n'est pas précisée. Ensuite, lorsqu'elle l'est, la quantité n'est jamais donnée, sauf parfois pour le sel. Enfin, parce que le sens de circulation et la destination ne sont pas toujours connus.[13]

Point fixe qui permet entre autre d'étudier la nature et l'importance des circuits commerciaux, le péage se révèle également le témoin de leur évolution. Droit légitimé par l'ancienneté de la pratique et de la possession du territoire, le péage est également le témoin d'une physionomie sociale basée sur les notions d'héritage, de terres et de droits.

[12] Les relevés de deux années (1628 et 1733) sont joints en annexe p. 127-145.
[13] Les billets d'exemption, qui comportent des informations détaillées, nous ont été ici d'un précieux secours.

Notre problématique, qui reprend ces deux perspectives, sera donc la suivante : en quoi l'évolution du changement d'échelle des circuits commerciaux et de la plus grande maitrise des espaces remettent-elles en cause un droit issu d'un autre rapport au territoire ? Nous nous demanderons également comment le péage permet de constater et de mesurer le développement du pouvoir royal à l'époque moderne.

La première partie du mémoire sera consacrée à la présentation du cadre géographique dans lequel s'insère notre étude et les différentes infrastructures présentes le long de l'Isère et notamment les péages.

Dans la deuxième partie, nous nous consacrerons tout d'abord à l'étude des péages de Charmagnieu et Pizançon. Nous étudierons leur origine, leur légitimité et leurs transmissions au sein de la famille propriétaire. Dans un second temps, l'analyse des comptes journaliers du péage permettra de dresser un tableau du commerce fluvial et des circuits économiques qui lient le Dauphiné à ses provinces voisines.

La troisième partie présente le fonctionnement du péage, ses acteurs, ses enjeux et ses recettes, avant de présenter la remise en cause puis la suppression du péage.

PREMIERE PARTIE

L’Isère à l’époque moderne.

Chapitre 1 - Le fleuve et son contexte.

1 - Présentation du Dauphiné et de l'Isère.

A/ La province du Dauphiné.

La principauté du Dauphiné est née au XIIème siècle à la suite du démembrement du Royaume de Bourgogne, lorsque Guigues le vieux prend le titre de comte d'Albon. Mais après deux siècles d'indépendance, le dernier Dauphin Humbert, sans héritier, cède le Dauphiné à la couronne de France en 1349 à la condition que celui-ci soit désormais gouverné par l'héritier du trône.

La transformation du conseil Delphinal en parlement en 1452 marque un changement important car le Dauphiné passe du statut de principauté à celui de province.[14]

Celle-ci est marquée par de fortes disparités et contrastes géographiques, tant au niveau du relief que de celui du climat.[15]

Le Dauphiné est compris entre le Lyonnais et la Bourgogne au nord. , la Provence et le Contât Venaissin au sud. A l'Est, c'est le duché de Savoie et le Piémont, puissances étrangères au royaume de France qui avoisinent la province. A l'ouest, le Rhône borde et sépare la province du Languedoc.

La province est délimitée au sud par les Préalpes dont les massifs du Diois et des Baronnies et ceux-ci jusqu'à la confluence entre la Buech et la Durance. De celle-ci à l'Ubaye, deux affluents de la Durance, s'étend le massif de Digne les bains, qui fait office de frontière entre le Dauphiné et la Provence.

A l'est, le Briançonnais le sépare de la Savoie. Au nord de Pontcharra, Fort Barraux, construit en 1597 par Charles Emmanuel Premier, duc de Savoie, verrouille le sillon alpin qui sépare les massifs de Belledonne et de la Chartreuse.

Au Nord, c'est la confluence avec le Giers et les faubourgs de la ville Lyon qui dessine les contours de la province. En 1713, la fin de la guerre de Succession d'Espagne et le traité d'Utrecht arrache à la province la vallée de la Doire et les possessions de Château Dauphin. Cependant le Dauphiné peut jouir de l'intégration de la principauté d'Orange à son territoire situé au sein du Contat Venaissin, à la confluence de l'Aygues et du Rhône.

[14] René Favier (Dir.), Une province face à sa mémoire : Nouvelle Histoire du Dauphiné, Grenoble, Glénat, 2007, p.10

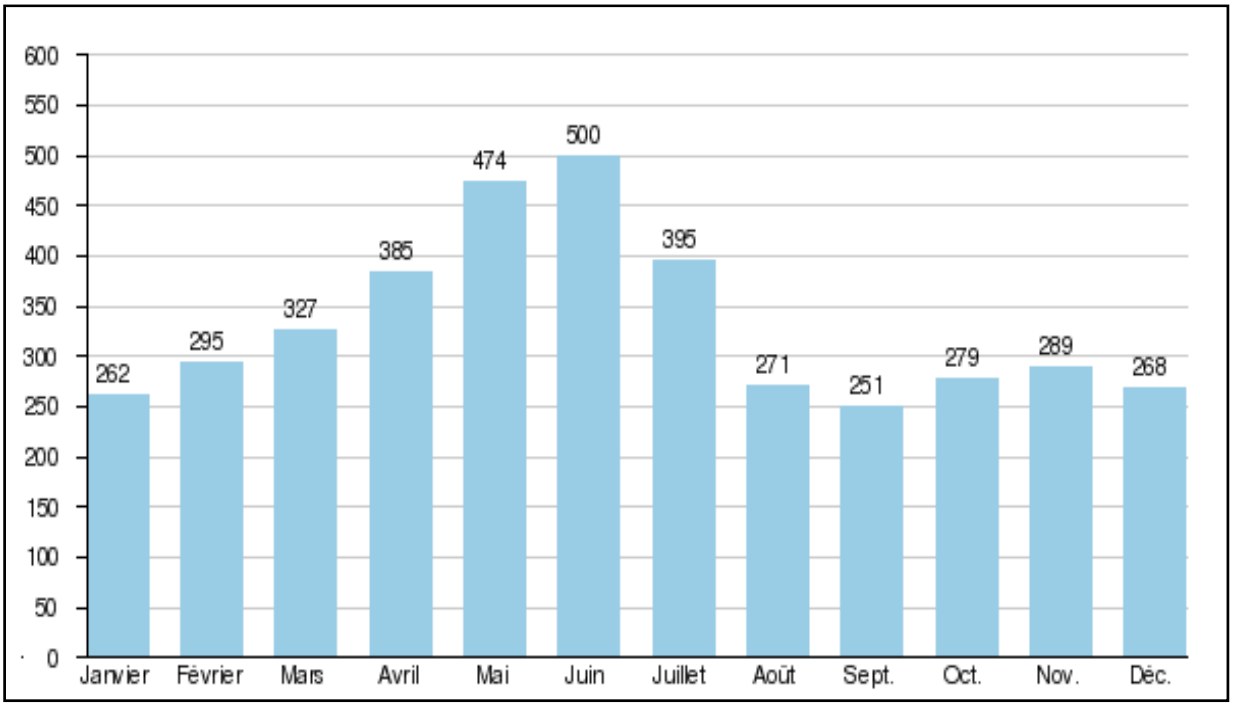
[15] Pierre Léon, La naissance de l'industrie en Dauphiné (Fin XVII siècle-1869) Tome1, Grenoble, PUF, 1954.

B/ Description hydrographique du cours d'eau.

L'Isère prend naissance au col de l'Iseran, à environ 3000 mètres d'altitude. Du Glacier des Sources jusqu'à sa confluence avec le Rhône, la rivière établit son cours sur une distance d'environ 300 kilomètres.

Le réseau hydrographique de l'Isère se constitue en partie par les pluies abondantes des sommets alpins. Le fort dénivelé initial et la présence de nombreux bassins de recueillement génèrent une augmentation parfois très rapide du débit : dans sa partie supérieure, l'Isère est une rivière de type torrentiel.

Avec la diminution de la pente, le courant perd de sa vivacité à l'entrée de la plaine du Grésivaudan. Le paysage abrupt de la haute vallée et son flux torrentiel laisse place à un cours d'eau plus apaisé. Aux alentours de Grenoble, la faible dénivellation occasionne la formation de méandres et de multiples brassières qui offrent un tout autre paysage fluvial.



Débit moyen mensuel (en m³/s) mesuré à la station hydrologique de Beaumont-Monteux calculées sur 50 ans (1956-2005).

Après sa jonction avec le Drac, cours d'eau inférieur en débit mais de même nature, l'Isère bénéficie à nouveau d'un dénivelé relativement important : le lit redevient alors plus linéaire

jusqu'à Saint-Gervais[16]. Là, il s'apaise de nouveau pour suivre un trajet relativement sinueux jusqu'à l'embouchure du Rhône à une soixantaine de kilomètres.

Le cycle annuel du cours d'eau se constitue d'une période de fortes crues, de mai en juillet, issue de la fonte des neiges. Il existe aussi une période de basses eaux en août et septembre, comme le montre le graphique[17] ci-dessus. Nous pouvons constater que les étiages les plus bas sont d'août à janvier, avec une moyenne de 270 m^3/s par mois sur cette période. Cette période montre une certaine régularité du débit. Celui-ci augmente fortement à partir du mois de février pour culminer à son maximum en juin avec un taux d'écoulement proche du double de la période de basses eaux. La décrue s'effectue entre juin et août.

2 - L'Isère, des bateliers aux barrages.

A/ Un flux au service de l'industrie.

De nos jours, l'intervention de l'homme sur l'environnement est permanente. Les espaces naturels, au sens premier du terme, sont devenus rares voir inexistants. Avec l'augmentation de la puissance des moyens techniques, la modélisation des territoires s'est trouvée sans cesse accentuée depuis deux siècles.

Aujourd'hui, l'espace fluvial isérois est marqué par ces nombreuses transformations. L'utilisation de l'eau comme force motrice à des fins de production électrique a entrainé un découpage sectoriel de la rivière. Entre la fin des années vingt et la fin des années trente, la basse Isère a été fractionnée par l'implantation de barrages hydroélectriques. Entre Valence et Grenoble ont été aménagés, durant cette période, les sites de Pizançon et Beaumont Monteux. Les aménagements de la haute vallée de l'Isère sont plus tardifs. Le barrage de Tignes, construit au début des années cinquante, a lancé une grande campagne d'aménagement des affluents de la haute vallée de l'Isère. L'intervention de l'homme sur la rivière s'est poursuit dans la moyenne et la basse vallée, où les édifices déjà existants ont été améliorés et

[16] Précisons que dans la zone navigable à l'époque moderne, la portion située entre Saint Gervais et Cognin-les-Gorges, était particulièrement dangereuse à la navigation. Pour plus de précisions sur ce point : Angélique Forel, *Les gens de la rivière de Veurey, acteurs de la navigation iséroise aux 17ème, 18ème et 19ème siècles*, mémoire de Maîtrise d'histoire moderne, A. Belmont (Dir.), UPMF, 1998. P 101-103.

[17] Site HydroEauFrance, station W3540010, http : //www.hydro.eaufrance.fr.

développés[18]. D'autres sont construits *ex nihilo*, comme les barrages de Saint-Nazaire en 1950 et de Saint-Egrève en 1992. Les nombreux barrages qui alimentent les différentes usines hydroélectriques influent sur les caractéristiques hydrologiques de la rivière et ont considérablement modifié le paysage fluvial.[19]

La deuxième grande intervention humaine sur l'Isère, d'une autre nature, est plus ancienne. Il s'agit de l'endiguement de la rivière, destiné à la protection des biens et des populations. À l'époque moderne, ces installations sont préventives. L'Isère est donc essentiellement endiguée en amont de Grenoble pour assurer la préservation de la ville.[20] Depuis, l'endiguement a été progressivement généralisé à l'ensemble du cours d'eau, de Montmélian à Romans.[21] Aujourd'hui, les digues réalisées sont constituées d'un enrochement massif composé de blocs de pierre non cimentés dans les zones rurales et de parements maçonnés et verticaux en milieu urbain.[22] Ces différents aménagements rendent de fait impossible ou difficile un contact direct avec le cours d'eau et les rares activités humaines se limitent concrètement à la pratique de quelques sports nautiques.

De par ces interventions, l'homme a modifié le paysage fluvial mais également le lien que ses semblables entretenaient avec la rivière. Les barrages hydroélectriques sont autant de barrières infranchissables qui rompent le flux naturel et rendent toute navigation impossible. De même, la présence des digues ne permet plus aux hommes, *de facto*, d'entretenir un lien avec la rivière. L'espace de contact entre la terre et l'eau qu'offraient autrefois les berges a disparu. Il y a une double rupture, à la fois dans le sens du courant et dans la relation de proximité.
Ceci nous fait facilement oublier qu'à l'époque moderne l'Isère était un espace vécu, que ce soit comme voie de navigation mais aussi comme un lieu que s'appropriaient quotidiennement les populations mitoyennes.

---

[18] Germaine Veyret-Verner, « Electricité et Gaz de France de 1952 à 1960 », *Revue de Géographie Alpine*, 1961, Volume 49, Numéro 3, pp. 401-431.
[19] Vivian Huguette, « L'hydrologie artificialisée de l'Isère en amont de Grenoble : Essai de quantification des impacts des aménagements », *Revue de géographie alpine*, 1994, Volume 82, Numéro 2.
[20] Denis Cœur, *La maitrise des inondations dans la plaine de Grenoble (XVII-XX) enjeux politiques techniques et urbains*, Thèse de Doctorat, René Favier (Dir.), UPMF, 2003.
[21] Certaines portions des berges de l'Isère sont encore « naturelles » entre Domène et Montmélian.
[22] La majorité de ces édifices date du XIXème et XXème siècle
.

B/ Une rivière qui fut vécue.

A l'époque moderne le paysage fluvial était tout autre. Même si elle représente un danger et une contrainte, l'Isère est en même temps une source de richesse et un espace d'activité conséquent.

Aux XVIIème et XVIIIème siècles, les deux principales villes du Dauphiné, Grenoble et Romans entretiennent des rapports directs et nombreux à l'Isère. L'endiguement est de taille relative et les ports, au nombre de trois à Grenoble, de deux à Romans, sont autant de liens immédiats entre les hommes et elle.

A l'époque, la rivière est parsemée d'îles entre ces deux villes. L'intendant Boucher en dénombre plus de deux cents lorsqu'il effectue leurs « *mesurassions* ». La confirmation des droits des propriétaires, de ces îles et îlots, effectuée montre la proximité des hommes au cours d'eau :

« *Faubourg du péage de Pisançon : Noyse Chiron de Châteauneuf sur Isère pour estre deschargé consfirmé comme dessue en la possession et jouissance d'une maison quil possède sur le rivage de ladite rivière payera la somme de trente huit livre* »[23]

La proximité de la rivière, ainsi que la nécessité d'étendre les terres cultivables, pousse parfois les détenteurs de terrains proches de la rivière à s'approprier un bras du cours d'eau. Les plus fortunés d'entre eux aménagent le lit de l'Isère pour accroître leurs propriétés comme le montre cet acte juridique datant du 27 juin 1776 :

« Supplient humblement les sieurs consuls échevins de la ville de Grenoble. Exposent que les dames de Mont Fleury ont des possessions sur la rive droite de l'izere qui sont terminées parle chemin de hallage. Dans le terroir de la tronche la rivière avait son cours du même côte s'était la sa direction naturelle […] Il y'a quelques années que la rivière se divisa ; la division se fit au dessus et à quelques distances des possessions des dames de Mont Fleury. Le bras principal continua son cours sur la rive droite l'autre se freya un lit sur la rive gauche […] Les dames de Mont Fleury ont fait faire une digue supérieurement à leurs possessions à l'endroit de la division […]. La digue à franchement interceptés le bras où s'écoule ladite rivière […] de

[23] ADI, Cote 2 C 602, « Confirmation des îles et îlots de la rivière de l'Isère effectuée par l'intendant Bouchu en 1694. »

sortes que le lit ainsi que l'ilsle adjacente, sont comme on ladit devenus une possession dépendante du territoire de la tronche…».[24]

La rivière joue aussi un rôle nourricier. Les populations profitent ainsi de ses ressources pour diversifier leur alimentation, et l'importance de la pêche ne semble pas négligeable puisque certains semblent en faire leur activité professionnelle[25]. La pêche semble toutefois de moindre importance dans la vallée de l'Isère que dans d'autres cours d'eau de France[26].

La végétation environnant le bord de l'Isère et en particulier le bois présent aux abords du cours d'eau constituent aussi une source de richesse importante pour les populations riveraines. A l'échelle du royaume, les ressources en bois s'amenuisent aux XVIIème et XVIIIème siècles et on assiste parfois à de véritables pénuries, qui peuvent être accentuées par des facteurs extérieurs.[27] Les populations locales exploitent les arbres et les herbes de certaines îles, que ce soit pour le bois de construction, de chauffage ou encore les terrains pour nourrir les animaux, ce qui n'est pas sans créer parfois des conflits. Le 24 mai 1694, le Marquis de Chaulmes se plaint au Vibailly du Grésivaudan des agissements de certains habitants de sa seigneurie qui entreprennent des coupes sur les îles de l'Isère lui appartenant :

« *Supplie humblement messire Joseph de Chaulnes seigneur marquis dudit lieu et autres places. quil luy appartient en qualité de seigneur haut justicies des terres de Chaulmes, de Noyarey, Veurey et Saint Quentin quantité disles et relaissees de la riviere de lizere dans lesquelles estant accru quelques boys et plusieurs personnes s'ingerent de couper ledit boys de le faire enlever ou y envoyes depaistre leurs bestiaux sans aucun droits* … »[28]

Précisons toutefois que les grandes iles boisées sont rares et la plupart des propriétaires doivent se contenter de terrains de nature sableuse ou gravillonneuse : *« Monsieur de Gayer Bourgeois*

---

[24] AMG, Cote FF 117, Procès opposant les consuls de la ville de Grenoble aux religieuses de Mont Fleury au sujet d'une digue contre l'Isère qu'elles ont fait construire sur leurs terres et qui déviât les eaux sur les digues qui protègent Grenoble.

[25] D'après l'inventaire des sources de la municipalité de Grenoble antérieures à 1789 établit par Auguste Prudhomme, la vente d'une pêcherie (AMG, Cote DD1) et une délibération consulaire qui réglemente la pratique de la pêche « *Droit de pêche interdit après 6 heures le soir* » (AMG, Cote BB 29) nous fait penser qu'il existe une professionnalisation de cette activité.

[26] Anne-Marie Cocula-Vaillières, *Un Fleuve et des hommes : les gens de la Dordogne au XVIIIe* siècle, Paris, Tallandier, 1981, note la présence de communautés de pêcheurs dans la haute vallée de la Dordogne.

[27] Suite à une épizootie des bêtes à cornes survenue en 1744, les mesures sanitaires ralentissent le commerce par voie terrestre mais également fluviale. La forte pénurie en bois et autres denrées a contraint le parlement à assouplir les restrictions de déplacements des animaux servant au transport. BMG, Cote O.16900.

[28] ADI, Cote H313, Droit de pêche.

de Grenoble possède au dit lieu de Saint Fréjus un coing de relaissé presque tout en gravier et sable »[29].

Les coupes de bois sont aussi faites dans les espaces boisés qui jouxtent la rivière, même si ces lieux constituent parfois des réserves royales : « *Entre Mont-Bonnot et Moirans sur une largeur de vingt toises tant sur la rive droite que sur la rive gauche s'établie les bois de la réserve royale* »[30].

L'Isère est également une voie de communication importante. La présence de nombreux bateliers sur ses rives le confirme. Le rôle de la Taille[31] mentionne le regroupement de ce corps de métier essentiellement dans les rues Perrière et Saint-Laurent :

« *1652, rue Saint-Laurent : Antoyne Morel battellier six livres six sols, Jean Couet battelier quatre sols, Giraud André dix sols, Jaquin deux sols. Rue Perriere : Jean Voux battellier vingt sols trois deniers […] 1717, Rue Perriere : Gaspard Vieux Molard battellier une livre, Honore Mibollon battellier une livre, Etienne Charniel battellier une livre, Lenod Gerbou.* »

L'Isère est donc un espace vécu, une source de richesse parfois disputée, et un axe de communication. Comme toutes les rivières navigables de l'époque, c'est une voie commerciale à part entière, qui ouvre la province du Dauphiné aux échanges commerciaux et facilite grandement ceux-ci.

3 - Voies de communication et réseaux marchands.

A/ Routes et chemins.

La royauté ne s'est préoccupée que tardivement du développement des voies terrestres. Les infrastructures antérieures ont longtemps été utilisées pour assurer le transport des marchandises. Les premières interventions de la part des autorités royales en faveur des chemins et voies de terres ont été entreprises à la fin du XVIème siècle. En 1599 Henri IV créa l'office de « *grand voyer de France* » mais l'action menée par Sully fut souvent ralentie par

[29] ADI, Cote 2 C 6001, Cet exemple se multiplie lors des descriptions des îlots et avancées de terre alluvionnaire sur l'Isère.
[30] ADI, Cote 2 C 787, Réserve des rivières du Drac et de l'Isère. Les procès pour coupe de bois ou les séquestres des animaux trouvés en train de paître montrent les utilisations multiples des berges par les riverains
[31] AMG, Cote CC 71 et CC 135.

manque d'ingénieur. A son arrivée à l'intendance des finances en 1661, Colbert réorganisa l'administration des ponts et chaussées en intégrant à sa tête des ingénieurs.[32] Ses successeurs ont prolongés les efforts entrepris, Trudaine créa l'école nationale des ponts et chaussées en 1747, et Philibert Orry a généralisé l'utilisation de la corvée pour l'entretien des routes en 1730. Dans un mémoire sur la répartition des chemins en 1738, celui-ci distingue les axes suivants : « *les grandes routes, les routes, les grands chemins et les chemins de traverses* »[33]. Cette hiérarchisation du réseau routier qui renvoie à une réalité de structuration de l'espace, montre une volonté d'organisation des infrastructures routières pour permettre une meilleure distribution des flux commerciaux.

La dynamique semble identique en ce qui concerne la province du Dauphiné. Hérités du Moyen-âge, les deux axes majeurs de la province suivent de manière parallèle les voies fluviales. La route du Dauphiné qui longe le Rhône est la plus ancienne et la plus pratiquée de la Province et relie Lyon à la Provence.[34] Le deuxième axe provincial majeur remonte l'Isère jusqu'à Voiron où la route se scinde en deux parties. L'une permet de relier Genève et l'autre suit la direction de la vallée du Grésivaudan pour parvenir jusqu'en Savoie.[35] Seuls ces deux axes routiers rendent possible la pratique du grand roulage avec l'utilisation de charrettes ou carrosses les plus importants. Ils permettaient la liaison entre les grands pôles urbains et commerciaux, en desservant les villes de Vienne, Valence, Romans et Grenoble. Aux XVIIème et XVIIIème siècles toutes ces villes sont des lieux d'échanges importants. Elles possèdent toutes une ou plusieurs foires par an.[36] Les habitants de la ville de Romans, mais également de la localité voisine du Bourg du Péage de Pizançon, tirent une part de leurs revenus de l'activité des flux commerciaux. La liste nominative des gens corvéables renseigne sur la profession exercée par ces derniers[37] : on dénombre 48 marchands ou revendeurs et deux voituriers sur un total de 450 personnes.

---

[32] Jean Petot, *Histoire de l'administration des ponts et chaussées. 1599-1815*, Paris, Librairie Marcel Rivière, 1958.
[33] Bernard Lepetit, « L'impensable réseau : Les routes françaises avant les chemins de fer », *Réseaux*, Année 1986, Volume 2, Numéro 5, pp. 11-29.
[34] Georges Reverdy, *L'histoire des routes de France du Moyen-âge à la Révolution*, Presse de l'école des Ponts et Chaussés, Paris, 1997, pp. 237-239.
[35] André Alix, « Le trafic en Dauphiné à la fin du Moyen-âge », *Revue de Géographie Alpine*, 1923, Volume 11, Numéro 2, pp. 373-420.
[36] ADI, Cote 2C 64-65, L'état mensuel des prix des grains, légumes, boissons, bestiaux etc. aux marchés des villes de Grenoble, Vienne, Romans, valence.
[37] ADI, Cote 29 J 105.

Les voies de communication précédemment citées structurent les échanges et les flux commerciaux de la province du Dauphiné médiéval, complétées par la présence de grands chemins secondaires, seulement praticables par les convois de mules et mulets.

Dans la seconde moitié du XVIIIème siècle, les chemins secondaires ont été améliorés et développés. En 1773, est ouverte la route reliant la Bresse à la Baronnie desservant les villes de Bourgoin, La côte Saint -André, Roybon, Romans, Crest et Die.[38] Mais cette nouvelle route donnait lieu à de nombreuses oppositions de la part des villes de Valence et Vienne qui craignaient une concurrence commerciale trop forte. Pour faire face à cette opposition, les consuls de la ville de Romans mettent en avant l'importance du rôle commercial que joue le développement des infrastructures routières : « *Que Valence s'applaudisse d'avoir dans son enceinte un évêché, une université, un présidial, un collège, un commandement militaire… Romans n'a aucun de ces avantages… Son sol est ingrat, ses impositions fortes, ses ressources médiocre, il ne reste que l'amour du travail et le commerce qui pourraient s'étendre si une grande route facilitant l'importation des matières première et de l'exportation des choses fabriquées.* »[39]

Dans le sud de la Province, deux projets sont présentés en 1784, celui d'ouvrir une route entre Gap et la Provence et celui de relier Montélimar à Nyons : « *Dans la partie Sud de la Généralité, il faut encore évoquer le projet de route de Gap en Provence avec Pont sur le Buech, proposé par Marmillod en 1784, et surtout le projet, présenté par le même, d'une route à ouvrir de Montélimar à Nyons pour pénétrer dans le Haut-Dauphiné par les Baronnies.* »[40]

Toutefois, la majorité des liaisons est assurée par la multiplication de simples chemins vicinaux, dont l'étroitesse ne permet pas l'utilisation de moyens de transport importants.[41] Le réseau routier Dauphinois, à l'image de l'état des voies terrestres du royaume, est relativement médiocre techniquement. Le pavage, peu important, rend les routes ou chemins vulnérables aux intempéries. Les chemins sont difficilement praticables à certaines périodes de l'année, comme au printemps ou à l'automne, parfois boueux, souvent entravés. Dans ce contexte, la navigation fluviale est un moyen de transport qui, s'il n'est pas toujours sans risque, demeure un moyen de transport privilégié pour l'époque.

---

[38] Georges Reverdy, *ibid.*
[39] Bernard Lepetit, op.cit. pp. 11-29.
[40] Cité par Georges Reverdy, op.cit. p.239.
[41] Angélique Forel, op.cit. p.42.

B/ L'importance de l'Isère.

Dans un premier temps, nous devons rappeler que la présence des voies fluviales est un élément favorable à l'implantation et au développement des structures urbaines, cinq des dix plus grandes villes de la province étaient traversées par une voie navigable.[42] Le développement tardif des voies terrestres laisse une part importante des échanges au commerce fluvial. Ce mode de transport a connu un fort dynamisme durant l'Ancien Régime et s'est développé sur l'ensemble des fleuves et affluents navigables.

Plus rapide que le roulage, les moyens de transport fluviaux sont également préférés pour leurs plus grandes capacités de charge. Au XVIIIème siècle un voiturier équipé d'une charrette attelée pouvait rallier Grenoble à Valence en deux jours alors que le même parcours au fil de l'eau était effectué par bateau en seulement 10 heures.[43] En plus d'être plus rapide, le commerce fluvial est, comme l'a montré René Favier en étudiant l'importance économique de l'Isère, beaucoup plus rentable : « *En 1754, selon l'intendant de la Porte, le cout allait du simple au double : 35 sous par quintal sur l'Isère, 3 livres par la routes entre Montmélian et le Rhône.* »[44] La voie fluviale présente donc deux avantages sur le transport par voie terrestre : le coût et le temps. L'Isère est donc l'axe privilégié du commerce dauphinois. Elle est aussi, parfois, la source première d'enrichissement pour certaines communautés riveraines. André Lacroix attribue le développement économique du Bourg de Péage de Pizançon par l'importance du commerce du sel, principalement par voie fluviale.[45]

Par leurs présences, l'Isère et ses affluents permettent ou facilitent aussi l'exploitation de plusieurs industries locales. Dans la haute vallée, c'est le site d'Allevard qui utilise la rivière comme voie de communication pour acheminer sa production de minerais aux fonderies de Saint Gervais, qui elles-mêmes l'utilisent à leur tour pour acheminer des canons destinés à la marine royale jusqu'à Toulon. De même, les sites métallurgiques de Rives, Voiron et Moirans, présents sur les rivières de la Fure et de la Morge, utilisaient également les voies d'eaux pour le

[42] René Favier, *Les villes du Dauphiné aux XVIIème et XVIIIème siècles*, Grenoble, La pierre et l'Ecrit, PUG, 1993, p. 217.
[43] René Favier, « La navigation sur l'Isère : dynamisme et déclin », *La lettre de Grenoble Culture*, numéro 37, 1 mai-15 juillet 1995, supplément pp.1-5.
[44] René Favier, « L'Isère et son rôle dans l'économie et l'organisation de l'espace régional du 17e au 19e siècle », in *Le fleuve et ses métamorphoses*, Actes du colloque international, Lyon III Jean-Moulin, 13-15 mai 1992, Paris, Didier Erudition, 1993, p.187.
[45] André Lacroix, *Romans et Bourg de Péage avant 1790*, Valence, Imprimerie Céas et fils, 1878. p.129.

transport de leurs productions. L'industrie textile, présente dans de nombreuses villes[46] qui bordent la rivière, a recours au transport fluvial pour acheminer matières premières et productions manufacturées.

Il existe ainsi une interaction très forte entre le fleuve et la ville, entre la géographie physique et la physionomie de l'espace humain. A la fois obstacle et voie de communication, l'Isère dessine, pour partie, la structure de l'espace économique et urbain de la province du Dauphiné.

[46] Pierre Léon, *La naissance de la grande industrie en Dauphiné (Fin du XVIIe siècle-1869)*, Volume I, Paris, PUF, 1954.

Chapitre 2 - Les infrastructures fluviales.

1 - Les voies de passages.

A/ Les ponts.

Au début du XVIème siècle, quatre ponts franchissent l'Isère[47] : deux à Grenoble, le deuxième à Romans et le troisième à Goncelin.

L'origine de la ville de Grenoble est en lien étroit avec la présence de l'Isère. Dans la plaine du Grésivaudan, le caractère sinueux du cours d'eau rendait impossible toute construction, les méandres se déplaçant lentement mais inéluctablement au fil du temps. Mais, à hauteur du Rabot, elle se heurte aux premières formations rocheuses du massif de la Chartreuse et se trouve ainsi naturellement canalisée. C'est donc en ce lieu plus favorable que l'on retrouve les traces de la construction d'un premier pont, d'origine romaine, qui donne naissance à la « ville-pont » qui s'appelle alors Cularo.

Pendant tout le Moyen-âge le pont antique est resté le seul édifice enjambant la rivière en amont jusqu'à Goncelin, où est établi un pont au XIIème siècle[48]. En aval, seul le pont de Romans, construit dès la fin du XIème siècle, permet la traversée de l'Isère. Celui-ci fut emporté lors de l'inondation de 1219 mais reconstruit dans la foulée. L'entretien du pont étant difficile et couteux, il est dans un état de vétusté avancée au XVIIème siècle et l'inondation de décembre 1651 l'emporte, comme d'ailleurs celui de Grenoble. L'année suivante un pont en bois est reconstruit, remplacé en 1717 par un nouveau pont en pierre, l'ancien étant devenu trop fragile pour supporter plus longtemps les multiples crues de l'Isère.[49] En 1601, la ville de Grenoble se dote d'un deuxième pont.

En 1651 une crue emporte tous les ponts de l'Isère, y compris ceux de Goncelin et Romans. L'année suivante, la ville de Grenoble fait reconstruire l'un des deux siens :

« *Premièrement les propositions faites par ledit sieur Julien pour l'entreprise et confection dudit pont parlui escriptes et signées le premier mai 1652 registrées au parlement en chambre des comptes et bureau des finances de ladite province les 26ème juillet 1652* »[50].

---

[47] Nous parlons uniquement ici de la partie du cours d'eau qui traverse le Dauphiné.

[48] Félix Ferrand, «Le port et l'activité économique de Goncelin (Isère) du XIe au XVIIIe siècle », Comité des travaux historiques et scientifiques, *Bulletin Philologique et historique*, 1962, pp. 141-163. F. Ferrand note plusieurs fois la destruction de ce pont par les inondations. Il sera remplacé sous l'ancien régime par une simple passerelle en bois.

[49] André Lacroix, op. cit.

[50] AMG, Cote DD 82.

Soumis aux contraintes du temps et des phénomènes naturels, les ponts sont plusieurs fois détruits par les crues de l'Isère : « *Suite à l'inondation, le pont de bois sur l'Isère à été détruit…]* »[51]. C'est le cas en 1651 et 1733.

Ils sont également endommagés à plusieurs reprises par les inondations. A Grenoble, des réparations ont été plusieurs fois nécessaires pour préserver le maintien des ponts, comme en témoigne cet extrait :

« *Nous avons reconnu que la première pile du pont de bois du côté de la ville a besoin d'une réparation très urgente. Il faudra aussi rétablir à neuf la partie de maçonnerie servant à renforcer la pointe dudit avant bec.* » [52]

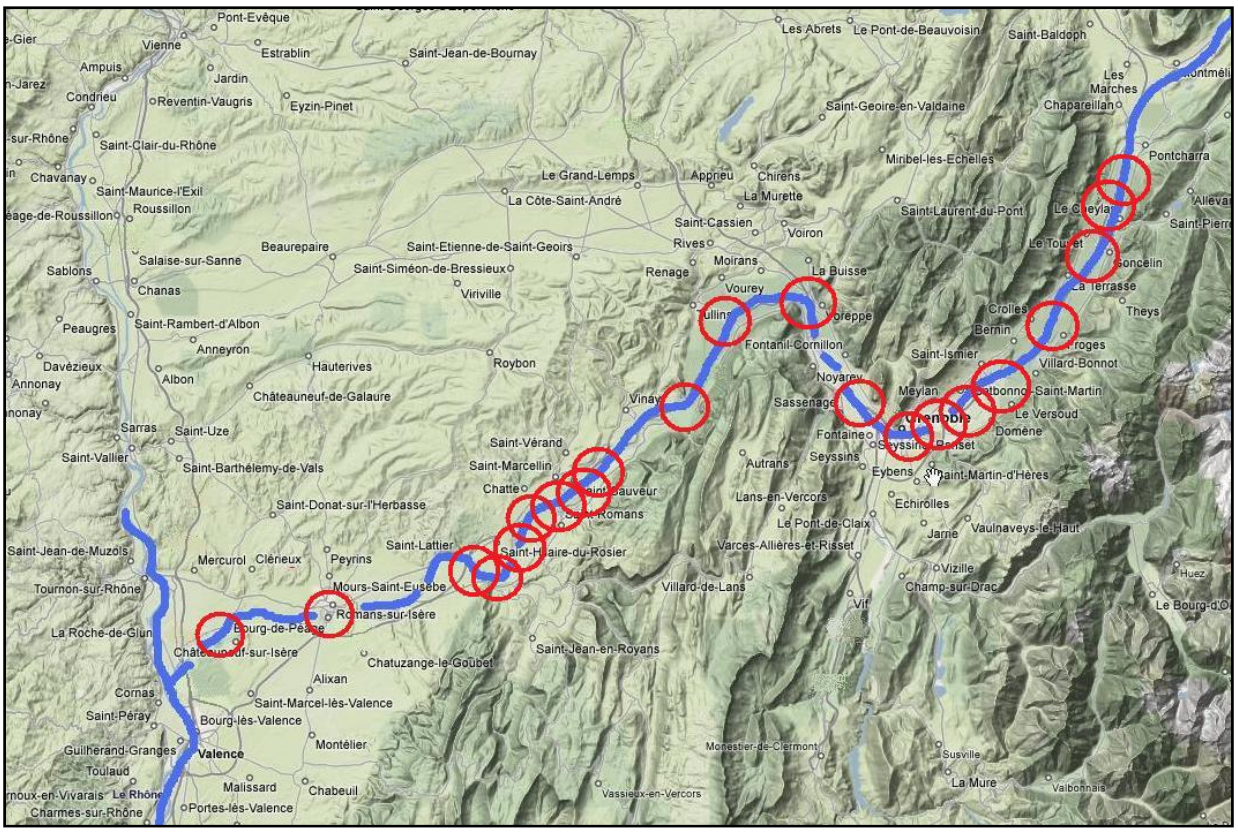
Même s'ils constituent le moyen le plus sûr et le plus efficace de traverser les cours d'eau, les ponts ne sont pas les seules infrastructures existantes. Il existe en effet un autre moyen, plus léger, moins efficace mais surtout beaucoup plus dangereux : le bac.

B/ Les bacs.

On appelle bac *« un bateau qui glisse le long d'un câble qui sert à le faire mouvoir ; il est destiné à passer hommes, animaux et marchandises d'une rive à l'autre de la rivière.* »[53] Cette manière de traverser les fleuves et rivières est attestée dés l'antiquité. Comme nous l'avons dit précédemment, la présence de méandres tout au long du cours d'eau et la multiplication des bras-morts en amont de Grenoble dans la plaine du Grésivaudan rend très difficile l'implantation de ponts. Ainsi, les bacs sont ici -mais aussi sur l'ensemble du cours d'eau- un moyen de franchir le cours de l'Isère. Combien en existe-t-il sur ce cours d'eau ? Difficile de répondre avec certitude, étant donné la faible matérialité de ce procédé. Dans sa « mesurassions » des îles et îlots de 1694, Etienne Jean Bouchu en dénombre plus d'une vingtaine entre les villes de Lagache et Châteauneuf-sur-Isère.[54] Une dizaine de ces bacs qui permettait la traversée de la rivière en amont de Grenoble, appartenait à la noblesse locale et aux communautés. Le nombre de bacs existant entre Grenoble et Romans semble se situer aux

[51] AMG, Cote DD 87.
[52] AMG, Cote DD 85.
[53]Marcel Lachiver, *Dictionnaire du monde rural : les mots du passé*, Paris, Fayard, 2006.
[54]ADI, Cote 2 C6001. Notons la présence des bacs dans les localités suivantes : Lagache, Tencin (2), Froges, (?), Lancey, Domaine, Gières, Saint Martin d'Hères, Saint Murcie, (?), Sassenage, Echaillon, Saint Quentin, Lariviere, Cognin, Izeron, Beauvoir, La Sone, Rochebrune, (?) et Autun

alentours de la quinzaine. Il est probable que leur nombre augmente sensiblement dans les villes lorsque les ponts sont détruits à la suite d'inondations.[55]



Carte : Localisation des bacs sur l'Isère.

Ce moyen de franchissement des cours d'eau n'est pas sans dangers et une certaine maîtrise de la technique et du lieu semble nécessaire. Ainsi, les conducteurs les plus aptes à exercer cette profession sont les bateliers. Les plus aisés d'entre eux pouvaient devenir propriétaires de leur bac, les autres devant se contenter de le louer. En 1733, César Jarand, voiturier d'eau à Grenoble obtient l'adjudication d'un bac après avoir surenchéri sur une proposition de Claude Micoud, lui aussi batelier de Grenoble.[56]

De nombreuses mesures ont été prises pour éviter les accidents lors des franchissements. La réglementation portée par les différentes conventions établies entre les propriétaires et les autorités marque la volonté de sécuriser cette pratique pour rendre sûre la traversée de la rivière. Ainsi, une attention toute particulière est portée à l'état des embarcations, au professionnalisme du conducteur et de son équipage. En juillet 1749, lors de la confirmation du

[55] René Favier, « L'Isère et son rôle dans l'économie…, art.cit. pp. 183-193.
[56] AMG, Cote DD 95, Les bacs, Bail à ferme pour l'instaurationd'un bac en 1733.

bac établi au port de Beauvoir, il est rappelé au propriétaire « *qu'il à obligation d'avoir bac et bateau en bon état* », mais également « *un équipage suffisant et habile à la manœuvre* »[57].
Lors de l'installation des bacs, les conditions de la traversée sont également précisées. En 1782, le bail passé entre les consuls de la ville de Grenoble et Joseph Verney, batelier, interdit à ce dernier « de faire passer la nuit » mais également de faire « *voiturer aucune charge[r] de brousailles ou bois qui pouroi occasioner des incidents* »[58]. Malgré toutes ces dispositions, les accidents semblent assez fréquents et les noyades plus encore. Quelques gratifications accordées aux bateliers chargés de la manœuvre des bacs, décrivent les circonstances des accidents comme le montre cet extrait de texte :

« *un événement arrivé le vingt six du mois d'avril dernier mérite d'etre plus particulièrement connu […] sur environ une heure après midy le bateau venoit de la rive droite à la rive gauche […] Joseph Gautier jeunes hommes d'environ quinze ans se trouve sur le bord de la rivière cote gauche ayant été pousser par la multitude des gens qu'il venoient derriere lui pour acceder aussi au bateau tomba dans la rivière. Aussi Verney sans délibération se jeta dans la barquette qui est a l'arriere du bateau (avec sa fille). Pendant que le pere conduit le bateau la fille s'elancant le corps au dehors tendit la main au noyé […] et alors le père et la fille l'entraine a eux. Il le tire des eaux le déposèrent dans la barquette…* » [59]

Nous avons d'ailleurs trouvé une source au contenu étonnant. Il s'agit d'une pension adressée à la femme « *du dit Sablou* » (Joseph Verney) qui fait état de dix sept sauvetages pendant l'exercice de son bail, alors que son ultime tentative de porter secours à un noyé entrainera sa perte.[60] Ce nombre extrêmement élevé d'accidents potentiellement mortels sur une période de dix ans et pour un seul bac montre la dangerosité de ce moyen de franchissement et offre une possibilité de percevoir, peut-être, le regard que portaient les gens de l'époque sur le cours d'eau et, aussi, sur les passeurs.
Si aujourd'hui, traverser un cours d'eau est anodin, l'exemple d'un bac à Grenoble montre les difficultés de cette entreprise à l'époque moderne. Il semble probable que ce soit la dangerosité de ce procédé qui poussait les habitants des quartiers Perrière et Saint-Laurent à adresser des

[57] ADI, Cote 7 C 832, « Bureau des finances : confirmation des bacs et péages ».
[58] AMG, Cote FF 54, f° 312, bail daté du 7 décembre 1782.
[59] AMG, Cote BB 128, Délibérations consulaire: Gratification de la ville de Grenoble adressée à Joseph Verney et Marie Verney sa fille chargés de la conduite du bac pour avoir sauvé un noyé.
[60] AMG, Cote BB 128, f° 135-136.

suppliques au Parlement de Grenoble ou de détruire les barrières aux abords du pont lorsque les travaux entrepris sur cet édifice tardaient à débuter[61].

Après avoir étudié les ponts et les bacs, nous allons maintenant nous pencher sur les installations fluviales qui permettent, entre autre, de charger et de décharger les marchandises : les ports.

2 - Les ports, des lieux de transit.

Sous l'Ancien Régime, l'Isère comptait plus d'une vingtaine de ports entre la Roche de Glun et Pontcharra. S'ils n'étaient pas pourvus d'édifices destinés au commerce ou de moyens techniques de chargement et déchargement, ces espaces avaient les mêmes fonctions qu'un port au sens contemporain du terme.

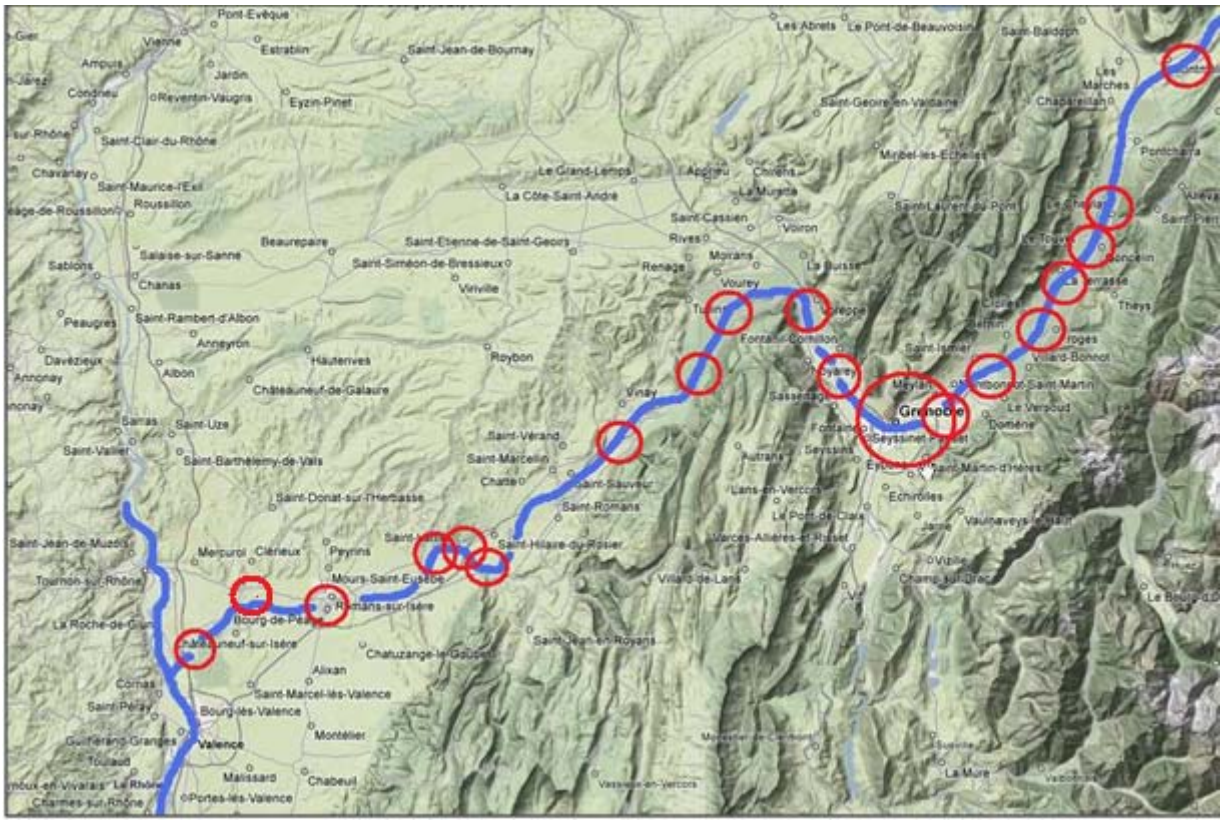
A/ Localisation.

Comme pour les bacs, la localisation des ports de l'Isère est difficile. La plupart du temps, c'est la berge qui fait office de quai de déchargement et ne laisse ainsi aucun élément propre qui faciliterait sa localisation exacte. Les ports, qui permettaient de collecter ou de distribuer les différentes productions locales et régionales, employaient vraisemblablement une main d'œuvre importante du fait de l'absence de moyen de levage, même rudimentaire. De par la faiblesse voir l'inexistence de structures matérielles et commerciales, les ports ne polarisent que très faiblement l'espace qu'ils entourent.

En amont de Grenoble, le port le plus important est celui de Goncelin, essentiellement destiné au commerce du fer : « *Il est le lieu de chargement de la production des hauts-fourneaux d'Allevard* »[62]. D'autres ports en aval de Grenoble profitent d'une production locale importante pour se développer. Le port de Saint Gervais doit sa renommée à l'implantation d'une fonderie royale et donc à une activité commerciale accrue avec le transport de canons destinés à la marine de Toulon[63]. Celui de Moirans permet d'acheminer les toiles de Voiron lors des départs

[61] AMG, Cote BB 128.
[62] Angélique Forel, op. cit. p. 112.
[63] Alain Schrambach, « Les origines de la navigation dans le Dauphiné et la Savoie et les bateaux sur l'Isère », *Chronique rivoise*, Grenoble, mai 1996.

pour la foire de Beaucaire[64].Comme le montre la carte des localisations ci-dessous, la disposition des ports sur l'Isère est assez régulière :



Carte : Localisation des ports sur l'Isère. Grenoble comprend trois ports non distingués.

Même s'ils développent un transit plus important que certains autres ports situés sur l'Isère, leurs infrastructures semblent tout aussi inexistantes. La situation semble identique pour les trois ports de Grenoble, celui de la Citadelle, celui de la Madeleine et celui de la Roche, qui sont les principaux lieux d'accostage pour les bateaux qui traversent la ville, y chargent ou y déchargent des marchandises. Le *pré de la trésorerie* avait comme fonction d'être un lieu de déchargement en cas d'interdiction de l'entrée dans la ville lors des épidémies[65]. Mais le manque d'espace, qui semble caractériser les autres ports grenoblois, semble avoir contribué à faire de ce lieu un quatrième espace portuaire[66]. Bien que dotés d'infrastructures modestes, les ports de l'Isère sont parfois des sources de revenus pour la noblesse locale et sont également l'objet d'enjeux importants.

---

[64] Angélique Forel, ibid.
[65] BMG, Cote O.16900, Arrêt de la cour du parlement du Dauphiné (chambre des aides et finances), 23 septembre1744.
[66] Angélique Forel, op. cit.

B/ Des espaces disputés.

La plupart des espaces portuaires s'établissent souvent à même les berges. Dans les zones urbaines, les ports sont améliorés par l'utilisation de places et quais qui bordent la rivière pour permettre le chargement et le déchargement des bateaux. Une copie d'un arrêt du parlement de Grenoble fait état de l'utilisation de la place située derrière le couvent des Cordeliers comme espace portuaire.[67] Cet arrêt donne l'interdiction aux frères Cordeliers d'enclore leur propriété car celle-ci est utilisée par la population. L'utilisation publique de l'espace prévaut ici sur le droit individuel des propriétaires. Mais bien souvent cette utilisation est monnayée. Les ports, qui appartiennent souvent à la noblesse locale, sont pour elle une source d'enrichissement. Dans les ports de Grenoble un « droit de riverage » est perçu. Il s'agit d'une taxe qui s'applique sur les attelages qui hâlent les bateaux. Théoriquement au moins, cette taxe est destinée à la construction et l'entretien des chemins de hallage. A la fin du XVIIème siècle, ce droit d'origine médiévale semble s'être élargi à l'ensemble du trafic fluvial. En 1698, le procureur du roi demande que le bureau des finances de la ville de Grenoble procède à la vérification des titres qui légitime cette pratique. Lors de cette demande, il précise que : « *La dame de mareschalle de l'hospitale perçoit ce droit à raison de deux sols par bateau montant et descendant ladite rivière de l'Isère.* »[68]. Le droit de « *riverage* » peut également s'appliquer aux marchandises qui se vendent sur le bord des rivières.
Ce droit, détenu par Madame de Mareshalle, avait été évalué lors de la « *mesurassion* » des îles et îlots de 1694 à un apport annuel de 100 Livres. Il est difficile de définir précisément la valeur financière de ce droit. Etait-il une source de bénéfice pour la noblesse locale ? Ou était-il un juste prélèvement réellement destiné à l'entretien des rives et ports ? Les sources ne permettent pas d'établir avec certitude la portée réelle du contrat.

Une autre source traite des conflits entre l'espace privé et le droit public : celui où les habitants de la rue du bœuf adressent une supplique aux, maire et consul de la ville de Grenoble pour réclamer certaines mesures visant à améliorer la navigation et le commerce fluvial. Une de leurs demandes est de rendre public l'accès au « *plassage* » situé au bord de l'Isère, qui était utilisé comme port par les habitants de la rue :

« *Monsieur les maire et consuls de la ville de Grenoble,*

[67] AMG, Cote GG 128, Copie du parchemin de l'arrêt du parlement.
[68] ADI, Cote 7 C 191, Abus de droit de perception.

Suplien humblement les habitants des rues du Bœuf, Chenoise, Brocherie, Trois cloitres et autres circonvoysin remontre que de tous temps il y avait un plassage dans ladite rue du Bœuf du cote de l'Izaire contre les fosser de l'arsenal. Lequel plassage servait de port pour charger et décharger les bateaux qui vont et viennent dans lavallée. Cependant depuis quelques années feu Antoine Bouvier […] avait usurper ladite place et avait fait batir une maison […] Les dits Bouvier et Rey ne se sont pas contenter de cette usurpation il on encore fait un monopole publique en faisant payer un droit considerable et à leur fantaisie a ceux qui on voulu et vouloit presentement faire charger et décharger quelque bateaux dans ledit endroit. »[69]

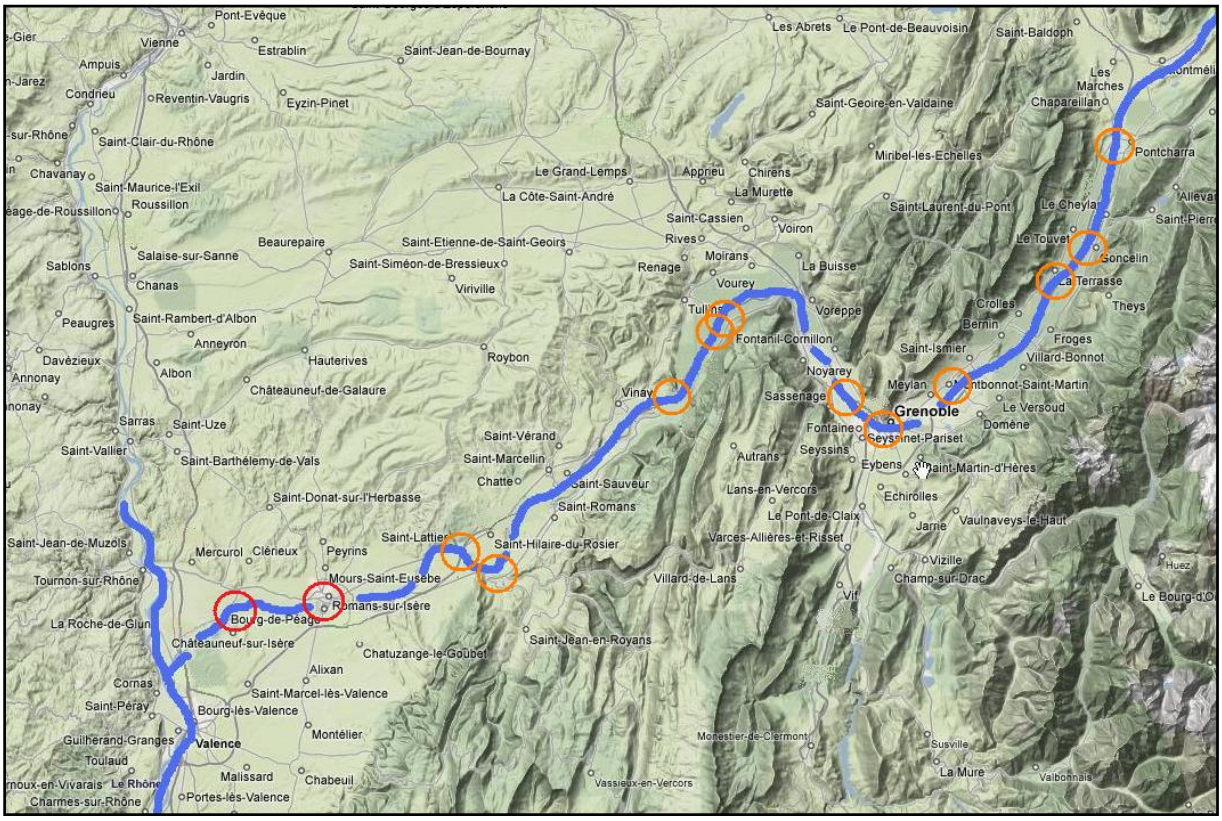
Cette source met ici en valeur l'intérêt que peut présenter le contrôle des espaces portuaires et les sources de bénéfices qu'ils peuvent être pour certains, tout en soulignant l'importance, au moins dans les villes, des accès directs au cours d'eau.

3 - Les péages sur l'Isère.

A/ Localisation des péages.

D'après Jacques Rossiaud[70] il y avait quinze péages sur l'Isère à la fin de l'époque médiévale. Un extrait[71] de l'arrêt du conseil d'Etat du 21 avril 1664 nous permet de localiser les péages depuis l'embouchure de l'Isère jusqu'à Grenoble. L'arrêt stipule bien sur ceux de Charmagnieu et de Pizançon, ainsi que sept autres péages[72] qui, en continuant à remonter l'Isère en direction de Grenoble sont ceux de Saint Lattier, Saint Nazaire en Royans, Armieux et Saint-Gervais, Saint Quentin sur Isère, Tullins, Sassenage et Grenoble. Bien que la liste suivante soit incomplète, nous pouvons également situer en amont ceux de Montfleury, La Terrasse, Goncelin, Pontcharra. Ceux de Charmagnieu et Pizançon sont indiqués en rouge, les autres en orange :

[69] AMG, Cote DD 96, Ports, Pièce n°2.
[70] Jacques Rossiaud, *Le Rhône au Moyen Âge : Histoires et représentations d'un fleuve européen*, Paris, Aubier, 2007.carte p. 616
[71] ADI, Cote 2C 755 « Arrêt du conseil d'Etat du 21 avril 1664 portant règlement général pour les péages qui se lèverons sur l'Izère. »
[72] En comptant celui de Grenoble.



Carte : Péages sur l'Isère.

Sur l'ensemble des péages présents sur l'Isère entre la Roche de Glun et Pontcharra, quatre sont situés sur des ponts : celui de Pizançon, celui de Grenoble - deux à partir du début du XVIIème siècle avec la construction d'un nouveau pont[73]- et celui de Goncelin. Sur les quatre péages, trois d'entre eux réemploient une partie des bénéfices réalisés à l'entretien des ponts ou infrastructures fluviales. Seul celui de Pizançon semble ne pas avoir ce rôle.

B / Les installations fluviales : coût et entretiens.

Les ponts, les bacs et ports sont des édifices ou des lieux qui rythment les activités et les déplacements des populations riveraines comme des marchands. Lorsqu'un pont vient à être emporté par une crue, c'est un dommage important pour la collectivité : le trafic marchand est détourné, la circulation des biens et des marchandises fortement perturbée, les revenus liés aux différentes taxes précédemment perçues, ramenés à rien. Sans compter que la reconstruction du pont représente un coût considérable, que bien souvent les communautés locales sont incapables de prendre en charge.

[73] 1601 est l'année du début de la construction.

Les villes, comme Grenoble, consacrent une part importante de leurs finances à l'entretien des ponts. Ces finances sont composées des différentes fermes : du revenu des amendes, ainsi que des droits d'arrérages et souvent complétées par les privilèges accordés. Le droit de péage permet, dans certains cas, de constituer une trésorerie destinée à entretenir les infrastructures fluviales. Un droit de péage sur le pont de la ville de Grenoble a été accordé en 1548. Les sommes perçues doivent être affectées par les consuls à « *l'entretien du pont, le parachèvement des casernes, le paiement des indemnités dues aux propriétaires des maisons nécessaires de reculer la façade pour élargir le pont.* »[74] En temps normal, c'est la ville qui procède à l'entretien du pont. Elle est cependant incapable d'assumer la reconstruction de celui-ci lorsque les crues l'emportent et doit faire alors appel à l'aide royale. Cette pratique ancienne est largement utilisée lors des différentes crises fluviales des XVIIème et XVIIIème siècles, comme par exemple, lors de la terrible inondation de 1651.

Lors de cette crue, Grenoble enregistre la perte de l'unique pont qui permettait la traversée de l'Isère au sein de la ville. Dès lors, les marchands ou les riverains qui ne peuvent transporter leurs marchandises ou leurs bêtes par bacs, doivent remonter jusqu'au pont de Goncelin, 25 kilomètres en amont, avant de redescendre[75]. Pour subvenir aux dépenses élevées, le duc de Lesdiguières sollicite le parlement pour demander une aide royale et la levée d'un emprunt de 30 000 Livres.[76] Après la crue de 1733, le pouvoir royal adressera une nouvelle aide, de 75 000 Livres cette fois et pour une période de deux ans, pour les réparations des chemins et ponts de la ville.[77]

Si l'entretien des ponts semble mobiliser les autorités provinciales et royales, l'attention portée aux bacs reste de moindre importance. Il est vrai que le coût de la mise en place d'un bac est sans commune mesure avec celle d'un pont. Mais si la décision d'établir cet édifice revient aux autorités provinciales, celles-ci ne semblent pas assurer son financement. L'adjudication passée entre la ville de Grenoble et César Jarrand pour l'établissement d'un bail lors de l'année 1733 montre l'absence d'engagement des autorités :

---

[74] BMG, Cote U.1331, Arrêt du conseil du roi du 11 Octobre 1723 qui reconduit le droit de péage concédé à la communauté de Grenoble, à partir du 2 décembre 1723 et pour une durée de 25 ans.
[75] Dans le haut de la vallée du Grésivaudan, l'Isère peut être passée à gué, mais seulement en été ou les années de basses-eaux.
[76] Auguste Prudhomme, *Histoire de Grenoble : des guerres de religion au XIXe siècle*, Tome 2, Monein, Editions Pyrémonde, 2007, p. 86-87.
[77] Denis Cœur, *La plaine de Grenoble face aux inondations : Genèse d'une politique publique du XVIIe au XVIIIe Siècle*, Versailles, Editions Quae, 2008, p. 57-61.

« *art 1° que l'entrepreneur fournira a ses frais un grand bateau neuf delargeur de dix a onze pied au fond, de deux pieds et demy environ de bande, de neuf toises de longeur garny d'un pont fait avec des solivaux qui traversent d'un pied et demi de chaque cotté dudit batteau, lesdits solivaux couvrants de madriers d'un pouce et demy d'epaisseur avec des parbandes autour dudit pont de trois a quatre pied de hauteur.*

art 2° Fournira aussy a ses frais tous les cordages et cordes, pilliers de bois dechaine, les trailles, le traillons et autres attraits necessaire a l'occasion dudit bac. »[78]

Ce bac ayant été mis en place peu après l'inondation qui a détruit le pont de bois de la ville, il est probable que l'absence d'une aide de la communauté de Grenoble soit due au fait que le bac constituera rapidement une source de bénéfice pour celui qui en détient l'exploitation. Cette infrastructure n'est que temporaire puisque le bac est utilisé jusqu'à la réparation du pont, avant d'être démonté.

Ce procédé semble également se répéter pour les bacs mis en place de façon durable tout au long de la rivière : la *confirmation* du bac de Beauvoir rappelle à son propriétaire qu'il doit maintenir à ses frais l'état de son bateau et employer un équipage suffisant pour la manœuvre.[79] En plus d'assumer le bon fonctionnement de leurs bacs, les propriétaires sont également contraints d'entretenir les berges de la rivière aux abords du passage :

« *Les fermiers des ports ou bacs de Fontaine, Seyssins, Sassenage, Veurey-Voroise seront tenus d'informer les changements des bacs et de rétablir les chaussées ainsi que de replanter les arbres lorsqu'il en abattra*. »[80]

La plupart des bacs présents sur l'Isère appartiennent à la noblesse locale, qui possède des autorités royales le droit de les établir. Par des contrats de fermage, celle-ci délègue à son tour la mise en place et le fonctionnement des bacs à des fermiers qui en prennent charge.

Les ponts et bacs semblent donc répondre de deux logiques différentes, variant selon le coût de l'ouvrage et sa portée. Aux bacs, peu couteux et principalement destinés au transport des populations riveraines, la charge revient à la noblesse locale. Aux ponts, dont le coût est plus élevé, l'intérêt économique plus important et la dimension stratégique toujours sous-jacente, la charge revient à une communauté très soutenue par le pouvoir royal.

---

[78] AMG, Cote DD 95, Les bacs.
[79] ADI, Cote 7 C 832.
[80] ADI, Cote 2 C787, Réserve des rivières du Drac et de l'Isère.

De l'eau a coulé sous les ponts depuis le XVIIème siècle. Aujourd'hui, l'Isère est plus canal que rivière et l'industrie a pris la place des hommes. A l'époque moderne, le fleuve est certes un obstacle difficile à franchir et couteux à passer à pieds secs. Mais c'est également un espace vécu, un moyen de déplacer des marchandises lourdes et encombrantes difficilement transportables par voies terrestres. L'Isère dessine ainsi des voies commerciales, tant sur l'eau que sur terre. Sur l'eau, c'est l'axe lui-même. En dehors, c'est une frontière qui rejette les marchands et leurs convois vers les rares ponts qui la franchissent et dessine ainsi des passages obligés. En cela, la rivière est aussi une source de richesse potentielle, pour peu que le caractère parfois impétueux de l'Isère n'emporte en un jour ce qui a couté tant d'argent.

Après avoir brièvement observé le rapport entre les hommes et l'eau sur l'Isère et particulièrement les installations présentes dessus -ponts, bacs, ports et péages- nous allons maintenant aborder parmi ces derniers les péages de Charmagnieu et Pizançon.

DEUXIEME PARTIE

Le péage, un point de contrôle des flux commerciaux.

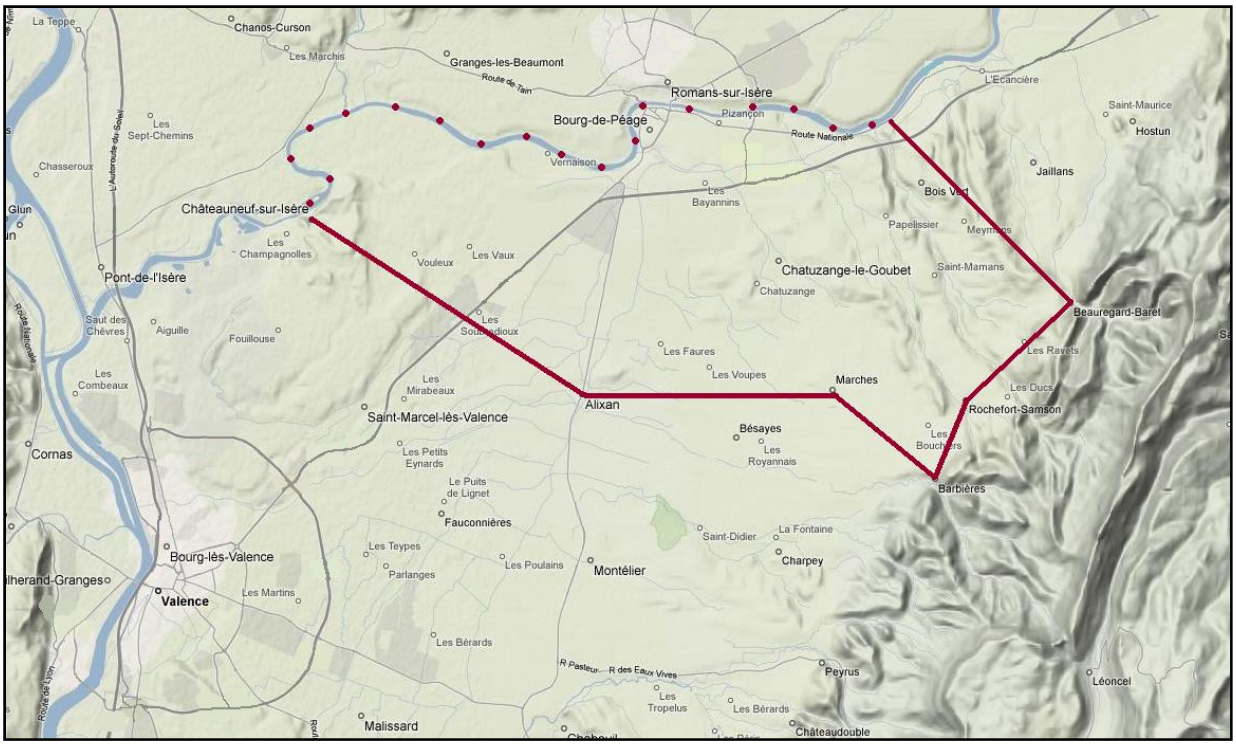
CHAPITRE 3 - Ce qui fonde le péage : la terre, le temps et le droit.

1 - Les péages de Charmagnieu et Pizançon.

A/ Localisation de la seigneurie.

Le territoire de Pizançon, qui comprend les communautés de Chatuzanges, Bourg de péage de Pizançon et Pizançon dépendait à l'origine de l'abbaye de Romans qui fut partagée au XIIème siècle entre les François de Roybon et les Clerieux.[81] Au XVIIIème siècle, ce territoire est doublement régit, à la fois par le pouvoir royal et le pouvoir seigneurial.

Une part de la seigneurie est rattachée au domaine : elle appartient à la couronne. L'autre part de la seigneurie est patrimoniale : elle dépend de l'autorité d'un seigneur qui en est alors personnellement propriétaire. Un litige sur les limites du territoire ente les villes de Romans et Bourg du péage de Pizançon permet d'appréhender l'étendue de cette seigneurie.



Carte : Délimitation de la seigneurie de Pizançon. Au Sud Ouest : Valence.

Le mandement de Pizançon est délimité au nord par l'Isère et par le ruisseau de la Beaure qui le sépare de la Seigneurie de Beauregard. Au sud, ce sont celles d'Alixan et de Barbières qui bordent le territoire de Pizançon. A l'est ce sont les terres des Marches, Barbière et Rochefort

[81] Jean Brun-Durand, *Le dictionnaire topographique du département de la Drôme*, Paris, Société d'archéologie et de statistique de la Drôme, 1891.

qui dessinent les confins de la seigneurie. Enfin à l'ouest c'est la rivière de l'Isère et les terres de Châteauneuf sur Isère qui achèvent la délimitation du territoire dépendant de la seigneurie de Pizançon.

B/ Péages et propriétés.

La part patrimoniale de la seigneurie de Pizançon est l'héritage de l'inféodation accordée par Frédéric Barberousse à la famille de Clerieux.[82] En 1336, les comtes de Valentinois héritent de la partie domaniale de la seigneurie. Ils revendent ensuite leurs possessions à la famille de Poitiers de Saint-Vallier en 1374. Au Milieu du XVIème siècle, Georges de Créqui (père) fait l'acquisition des terres patrimoniales de Pizançon. Léguée à son fils Georges de Créqui, la seigneurie sera ensuite rachetée par la famille de Poitier qui en redeviendra propriétaire en 1570. La famille de la Croix de Chevrières profite des liens qui les unissent à la famille de Poitier pour faire l'acquisition dans un premier temps de la terre de Chevrières acheté en 1560 par Félix de la croix qui était alors le conseiller de Diane de Poitier[83]. Pour ensuite devenir propriétaire des terres patrimoniale de la seigneurie de Pizançon au début du XVIIème siècle après les familles Mortiers et Durier. La part poitevine de la seigneurie est la première acquisition de la famille de la Croix de Chevrière. En 1607, Jean de la Croix, Evêque de Grenoble, l'achète à Monsieur Durier receveur général des domaines et bois de Normandie :

« *acte passé devant le sieur Maucherelles et son confrere notaire au chatelet le dix du moi de la meme année la terre, seigneurie et juridiction de Pizançon prés de Romans dans le Dauphiné avec les terres, les pres, bois, château, granges, vingtain, péages et généralement tous les autres droits en dépendants ainsy qu'elle avoit été vendue et adjurée au sieur Mortier secreteire du roy sur les seigneurs Duc et la dame duchesse Daumalle en execution d'un arret du parlement de Grenoble du vingt sept Juin mil cinq cent quatre vingt dix huit* ».[84]

Après la vente de la seigneurie, le duc Daumalle concède à Jean de la Croix de Chevrières par acte du 9 septembre 1612 le droit de péage appelé « Charmagnieu ». Ce péage par eau qui se

[83] Clarisse Coulomb, *Les pères de la patrie : la société parlementaire en Dauphiné au temps des lumières*, PUG, 2006, p.77.
[84] ADI, Cote 29 J 125, Remontrance de Louis de la Croix de Chevrière adressée au Roi qui fait suite à l'arrêt du conseil du Roi du 10 Mars 1750 prévoyant la vente de la Seigneurie de Pizançon

prélevait au port de la Roches près de Valence donnait droit à ses propriétaires de prélever des droits sur toutes sortes de marchandises.[85]

La partie Domaniale de Pizançon est cédée une première fois par Henri IV, alors roi de France, au duc de Lesdiguières en 1593 qui devient alors engagiste[86] du domaine royal de Pizançon. Cette pratique rendait possible la vente des propriétés du roi à un tiers, mais ce genre de transaction ne s'effectuait qu'en cas d'extrême nécessité. C'est dans une situation de conflit entre le royaume de France et le duché de Savoie que s'effectue cette vente. Ainsi le préambule précise :

« *Sa majesté resolu de s'opposer auroit fait garnds armes de sortes tant de celles de son pays que etrangers pour y resister et aufins fait passer une armée en Piémont pour faire diversion et porter la guerre dans le pays meme du duc de savoie.* » le roi procède donc « à *la vente et aliénation à raison du denier trente »* de son domaine de Pizançon pour recouvrir « *les fais depens et entretenement de l'armée dudit Piémont en Savoye et non ailleurs* »[87].

Par cet acte François de Bonne, duc de Lesdiguières, devient coseigneur de la terre et juridiction de Pizançon. Il subrogera ensuite les terres domaniales en 1632 aux consuls de la ville de Romans qui obtiendront des commissaires du roi le statut d'engagistes en 1642 et 1648.

Gabriel de la Croix de Chevrières, conseiller du roi à la cour du parlement de Dauphiné, obtient la possession du domaine de Pizançon à titre de seigneur engagiste en 1655 contre la somme de 33 300 Livres.[88] Cependant, les terres qui dépendent de la couronne, possèdent un caractère inaliénable. Pour les conserver, la vente des domaines peut s'effectuer de deux manières : à titre viager, mais également par l'établissement d'une clause de rachat perpétuel.[89] Pour le Domaine de Pizançon c'est la pratique du « droit de rachat perpétuel » qui régit les différentes transactions passées. Ce droit lui confère le titre de propriétaire réel sans pour autant être le

---

[85] ADI, Cote 29 J 129, Acte établit par M. Espi notaire du Bourg du péage de Pizançon en faveur de Monsieur Jean François de la Croix de Chevrières établissant l'historique et détail des titres et possessions pour réclamer des indemnités pour la perception des revenus.

[86] Seigneur qui gère un bien relevant du domaine royal.

[87] ADI, Cote 29 J 128, Dépôt privé : archives de la famille de la Croix de Chevrières seigneur de Pizançon, actes de vente et d'aliénation du domaine royale de Pizançon conclut entre Henri IV roi de France et le duc de Lesdiguières en 1593.

[88] ADI, Cote 29 J 128, Copie de l'acte d'engagement de 1655 daté du 3 Juillet 1711.

[89] Anne Conchon, *Le péage en France au XVIIIe siècle : Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, 2002.

détenteur de la terre. Mais le droit de rachat est utilisé comme un moyen de pression sur les engagistes afin d'obtenir d'eux un financement supplémentaire.
Ainsi une « *déclaration* » du roi concernant les répartitions des domaines, adjoint Gabriel de la Croix de Chevrières de payer la somme de 3969 Livres. La détention de la parerie delphinale de la seigneurie de Pizançon permet à la famille de Pizançon d'accroître l'étendue de ses propriétés, ainsi que l'importance de leurs revenus, puisque, en tant qu'engagiste une partie des richesses tirées de la terre lui est attribuée. Les de la Croix de Chevrières peuvent ainsi assurer leurs revenus par la perception d'une partie des droits seigneuriaux. Le droit de Vingtain, par exemple, se percevait sur les trois gros grains : froment, seigle, avoine et était à partager entre les deux seigneurs du domaine.

Le statut d'engagiste permet également aux de la Croix de Chevrières de posséder une part des droits de péage et pontonage qui s'exige dans la seigneurie. Ils peuvent ainsi percevoir la moitié des revenus du péage domanial de Pizançon qui s'exercent par eau sur la rivière de l'Isère et par terre sur le pont qui relie les communautés du bourg de péage de Pizançon et Romans. Le litige concernant les limites entre ces villes permet de localiser plus précisément le péage « de Pizançon ».[90] La perception du péage se fait dans un bureau situé sur la première culée[91] du pont sur l'Isère.

Un plan représentant les communautés de Pizançon, Bourg du péage de Pizançon et la ville de Romans permet de matérialiser et de localiser l'emplacement des péages par terre et par eaux qui s'exigent dans la seigneurie de Pizançon. Cela de façon toutefois assez approximative car le plan ne possède pas d'échelle.[92] Deux représentations de bâtiments se détachant des différents villages représentés semblent localiser les lieux de perceptions des péages.
Le péage par eau, lui, est situé sur le rivage de l'Isère entre le village du Bourg du péage de Pizançon à l'ouest et le château de Pizançon à l'est.
A partir de 1655, la famille De la Croix de Chevrières détient donc les deux parts de la seigneurie et peut ainsi profiter des droits de péage qui dépendent des terres. Si bien qu'à cette

[90] ADI, Cote 29 J 69.
[91] Massif de pierres maçonnées adossé ou isolé destiné à soutenir une construction et en amortir les poussées.
[92] ADI, Cote 29 J 134, Plans et pièces concernant la construction de moulins sur l'Isère appartenant à la famille de la Croix de chevrières. Précisons que la construction de ces moulins est contestée par le Chapitre de l'église Saint Bernard qui prétend détenir un droit de *riverage* sur la rivière de l'Isère.

époque le péage patrimonial de Charmagnieu et le péage de Pizançon sont rassemblés pour leur perception au Bourg du péage de Pizançon et se confondent dans leur extraction.

2 - Les péages, des droits à légitimer.

L'historique d'un péage est un élément majeur car c'est lui qui atteste la légitimité de la perception du droit. Dans une société ou la justice est encore largement basée sur les droits coutumiers, c'est l'ancienneté de l'établissement du péage et la pratique de la perception qui légitiment ce droit envers les propriétaires seigneuriaux. Ainsi les notions « *de coutumes, de temps immémorial et de mémoire d'hommes* »[93] sont souvent utilisées dans les mémoires[94] servant à la vérification des droits à l'époque moderne. Les différents titres relevant des péages de Charmagnieu et Pizançon permettent de dresser l'histoire de ces derniers au travers des deux grandes familles propriétaires qui sont les De Poitiers de Saint-Vallier et les De la Croix de Chevrières.

A/ Charmagnieu.

Le péage de Charmagnieu dépend des terres patrimoniales de la seigneurie, il dépend donc seulement des propriétaires de la partie poitevine de la seigneurie.
La première mention du péage de Charmagnieu date du début du XIème siècle, en 1052, quand l'empereur Frédéric Barberousse donne en fief une partie de la terre de Pizançon et Charmagnieu. Cette inféodation porte sur les terres, les châteaux et les péages qui en dépendent. Dans un mémoire sur les péages détenus par Gabriel De la Croix de Chevrières établi pour la vérification des titres de 1687, cet acte est rappelé :

« Acte de main publique qui ennonce une concession et inféodation faite par l'empereur Frédéric à Siluré de Clerieux des chateaux de Clerieux et Charmagnieu avec les péages en

[93] ADI, Cote 29 J 137.
[94] ADI, Cote 29 J 137.

dépandants […] l'inféodation est ennoncées de mot à mot et est de l'année mil cinquante deux reduite en acte public par le presant titre qui est de l'année mil trois cents quarante cinq. »[95]

Plusieurs actes du XVème et du XVIIème confirment l'existence du péage de Charmagnieu. Une « *information* » de 1407 fait état de deux droits de péage concernant la seigneurie de Pizançon, dont l'un, celui de Charmagnieu est détenu par Charles De Poitiers et l'autre, par le Roi. Mais si les actes les plus anciens que dresse la famille De la Croix de Chevrières lors de la vérification des péages permettent d'asseoir leurs droits seigneuriaux sur celui-ci, elle doit également pour le confirmer de manière pérenne, établir des actes l'assignant comme étant propriétaire. Ces titres permettent de voir l'évolution du péage et de son extraction pendant toute la durée de sa possession par la famille De la Croix de Chevrières.
Gabriel seigneur de Pizançon adresse ainsi dans un premier lieu l'acte de vente de la seigneurie comprenant le Péage de Charmagnieu, qui en dépend. Il produit également un acte du parlement de Grenoble qui le confirme dans la possession du péage de Pizançon :

« *il est encore produit un arret du parlement de Grenoble du septième septembre 1650 obtenu par le feu Gabriel de la Croix de Pizançon par lequel il est maintenu dans la possession dudit péage de Charmagneux avec injonction à ceux qui passeront devant le lieu de Pizançon et de Charmagnieu par eau et par terre dans le lieu de Pizançon qui se trouveront debvoir le dit peage de le payer et de l'acquiter au bureau par lui etabli sous peines d'amende et confiscation prononcé par le meme arrest.* »[96]

B/ Pizançon.

Si le statut du péage de Charmagnieu est sans conteste patrimonial, celui de Pizançon est plus complexe. Le droit de ce péage ainsi que les revenus qui en dépendent sont conjointement la propriété du roi et du seigneur de la part patrimoniale :

« Comme lesdits péages sont distinct, en ceque celuy de Charmagnieu est patrimonial, et que celuy de Pizançon est domanial et patrimonial par indivise.»[97]

[95] ADI, Cote 29 J 137, Mémoires et inventaires des titres établis pour la vérification des péages en 1687, concernant les péages de Pizançon et Charmagnieu.
[96] ADI, Cote 29 J 137.
[97] ADI, Cote 29 J 137.

La perception se faisant sur un même lieu et les propriétaires étant identiques, il ne nous a pas été possible de saisir les termes du partage. Les parts respectives du roi et de la famille De la Croix de Chevrières nous sont donc inconnues.

Lors de la vérification des titres des péages faite en 1687, Gabriel De la Croix de Chevrières justifie de la légitimité du péage de Pizançon par plusieurs actes dont les plus anciens remontent au XIVème siècle. Il produit entre autre certains privilèges accordés concernant le péage par eau et par terre de Pizançon et les révocations de ces derniers :

« *premierement est produit les privilèges accordés aux habitants de la villes de Romans portant en autres choses exemptions de toutes sortes de péages lesquels privilèges sont de l'année mil trois cent soixante six et du huitieme février et accordés par acte public au bas desquels est la revocation est principalement du péage de Pizançon par le meme empereur qui avoit accordé lesdits privileges laquelle revocation est du sixieme Juin mil trois cents soixante quatorze.* »[98]

Dès la deuxième moitié du XIVème siècle, la famille De Poitiers de Saint-Vallier possède un droit sur le péage domanial de Pizançon : une lettre patente de Charles V, roi de France, approuve le don en fief de ce dernier à son cousin Charles De Poitiers, comprenant le Château de Mureil[99] et une rente de 30 florins sur le péage de Pizançon. Cette transaction a du s'effectuer à titre d'engagiste du domaine royal car la partie patrimoniale revient aux De Poitiers en 1374. Par la suite, les propriétaires seront donc Charles de Poitiers, puis Diane De Poitiers. Un titre datant de 1450, produit par le seigneur de Pizançon confirme l'ancienneté du péage :

« *Le dit seigneur produisant un acte de main publique du 6 Aout mil quatre cents quinze portant confirmation aprobation et ractification du péage de Pizançon au profit du seigneur dudit lieu par Sigismond empereur des Romains par lequel acte l'empereur confirme et ratifie et aprouve son temps meme quil seroit necessaire ledit péage de Pizançon et il est porter par le meme titre que les seigneurs de Pizançon sont en coutume de lever, d'exiger et percevoir ledit péage de tout temps immemoré ny ayant point de mémoire d'homme..* »[100].

Cet acte est l'œuvre de Sigismond Ier de Luxembourg, roi des Romains depuis 1410 et qui prend le titre d'empereur des romains en 1433.

---

[98] ADI, Cote 29 J 137.
[99] Commune située dans l'actuel département de la Drome, à 11 km à l'Est de Saint-Vallier.
[100] ADI, Cote 29 J 137.

Comme pour le péage de Charmagnieu, la famille De la Croix de Chevrières ne se limite pas à adresser les titres les plus anciens lors des vérifications, elle utilise également des actes contemporains en leur possession pour renforcer et légitimer le droit à la perception du péage de Pizançon. Le seigneur de Pizançon présente ainsi une reconnaissance des consuls et députés de la communauté. Cet acte confirme la présence du péage domanial de Pizançon et conforte la famille De la Croix de Chevrières en tant que propriétaire du péage et comme seigneur engagiste du domaine royal :

« *d'ailleurs lesdits péages sont encore établit par les recognosillances passées par les habitants dudit Pizançon, en faveur de sa majesté et les coseigneurs dudit Pizançon et particulièrement par celle du 22juin 1596, et 22 Juillet 1680 par les quelles les consuls et desputés de ladite communauté representant le corps universelle de ladite ciommunauter ont declare que le roy et le seigneur président de Pizançon sont en coutume et ont au dit lieux de Pizançon leurs péage tant par eau que par terre sur les marchandises qui y passant et que le péage appartenant a sa majesté estoit possédé par le dit seigneur president de Pizançon en qualité d'engagiste.* »[101]

3 - La famille De la Croix de Chevrières.

La famille De la Croix de Chevrières est originaire du Dauphiné. Les fondateurs du lignage étaient installés à Voreppe et connus sous le nom de Guerre. Une branche de la famille partie vivre à Romans prend le nom de «*la Croix de Chevrières*», suite à la donation de la terre du même nom.

La lignée des Chevrières s'est ensuite scindée en trois branches distinctes : Chevrières de Pizançon, de Saint-Vallier et d'Ornacieux. Les de la Croix de Chevrières et en particulier, les seigneurs de Pizançon sont des familles prestigieuses du Dauphiné et s'insèrent dans les différentes noblesses de l'époque moderne.

[101] ADI, Cote 29 J 137.

A / Une famille de parlementaires.

La famille De la Croix de Chevrières est d'origine marchande[102] et fut anoblie vers le début du XVIème siècle. Au siècle suivant, la société nobiliaire est marquée par la résurgence des valeurs incarnées par la « noblesse d'épée »[103] qui caractérisait les élites médiévales. Poussées également par la multiplication des contrôles et vérifications sur l'origine de leur noblesse, certaines familles utilisent la généalogie pour s'approprier un passé militaire glorieux et ainsi justifier de leur statut.[104] Si Guy Allard, généalogiste dauphinois, commandé par la famille de la Croix de Chevrières, attribut à cette famille des faits d'armes importants, c'est d'avantage par la robe que cette dernière se distingue. La famille De la Croix de Chevrières fait tout d'abord partie de la noblesse parlementaire de la province du Dauphiné. Dès la deuxième génération de la branche de Pizançon, Félix Ier devient avocat général au parlement de Grenoble. Dès lors, la famille comptera plusieurs avocats, conseillers et présidents au parlement de Grenoble, mais également des conseillers du Roi. La fonction judiciaire n'est pas la seule fonction exercée par la famille : certains de ses membres ont suivi une carrière militaire. Jean III exerce la fonction de mestre de camp[105] et Jean-François est capitaine de cavalerie. Comme dans la plupart des familles nobles de l'ancien régime, les attributions religieuses tiennent également une place importante et plusieurs membres de la famille ont des charges ecclésiastiques qui restent au demeurant peu importantes. La plus importante est la gestion de l'évêché de Grenoble.

B/ Transmission des terres et droits seigneuriaux.

Dans son ouvrage sur la noblesse française, Laurent Bourquin[106] rappelle que la possession de terres constitue un élément majeur de l'identité nobiliaire. La transmission du fief et des droits qui en dépendent, permettent d'affirmer le pouvoir et la richesse des

[102] Voir le tableau généalogique présent dans le volume d'annexe pages 120-122 : Jean Guerre, fondateur de la lignée des Croix de Chevrières.
[103] La noblesse d'épée désigne l'ensemble des lignées qui ont effectivement et régulièrement fourni des membres à l'armée, de génération en génération. (Lucien Bély, *Dictionnaire de l'ancien régime,* Paris, PUF, 2006). Précisons encore que cette désignation de la noblesse répond à la structuration sociale médiévale théorisée par l'abbé Adalbéron de Laon au XIe siècle qui divise la société en trois ordres.
[104] Clarisse Coulomb « La publicité des archives de la noblesse sous l'Ancien Régime », in *Archives familiales et noblesse provinciale : hommage à Yves Soulingeas,* Grenoble, Collection La pierre et l'écrit, PUG, 2006, p. 95.
[105] Fonction équivalent au commandement d'un régiment royal.
[106] Laurent Bourquin, *La noblesse dans la France moderne (XVIe-XVIIIe siècles),* Paris, Beli., 2002, p. 11.

propriétaires. Les péages, qui font partis des différents droits seigneuriaux, sont ainsi cités dans les testaments de la famille de la Croix de Chevrières. Ces actes précisent également l'héritier qui en obtiendra la possession :

« *…donne et legue ledit seigneur testataire […] de laissé à noble Jean de la Croix son fils et de ladite demoiselle d'Arzac*[107] *sçavoir tous les biens que ledit seigneur testataire a donna le mandement de chateaudouble*[108] *item les grangeages de chatuzanges et la royaniere […] et son péages de Charmagnieu.* »[109]

Dans l'est du royaume, les successions des biens familiaux s'effectuaient de père à fils. L'héritier universel, l'ainé des fils, reçoit ainsi la majorité des biens fonciers de la famille mais également la plupart des biens mobiliers.[110] Les différents propriétaires des péages qui vont se succéder sont Jean Ier de la croix, évêque et prince de Grenoble qui, rappelons le, a fait l'acquisition du droit du péage de Charmagnieu et de la partie patrimoniale de celui de Pizançon ; à sa mort le péage revient à son fils Jean II de la Croix ; puis de façon successive, à Gabriel, Jean Bernard et enfin Louis de la Croix de Chevrières.

Le fait que les péages dépendent de la part successoral du fils ainé montre également la volonté de transmission de ce privilège. Les péages de Charmagnieu et Pizançon offrent l'avantage économique à ces propriétaires de prendre un pourcentage sur l'ensemble des marchandises « […] *qui passent er repassent sur la rivière de l'Izere…* ».[111] Ainsi, un pourcentage de l'activité commerciale de la province revient de fait aux propriétaires détenteurs des péages.

[107] Barbe d'Arzac est l'épouse de Jean I de la Croix de Chevrières.
[108] ADI, Cote 29 J 9.
[109] ADI, Cote 29 J 9, Testament de Jean I de la Croix de Chevrières.
[110] Laurent Bourquin, op. cit. p. 14.
[111] ADI, Cote 29 J150, Enquête de 1568 sur le péage de Charmagnieu, appartenant à cette époque à Diane de Poitier.

CHAPITRE 4 - Une source pour l’histoire économique.

1 - La vie sur le fleuve.

A / Les moyens de transport.

L'Isère ne permettant pas l'utilisation de bateaux à fort tirant d'eau, le transport était donc assuré principalement par des embarcations de taille modeste et à fond plat. Les différentes études réalisées sur le transport fluvial[112] montrent une différenciation entre les embarcations utilisées sur les cours d'eau inférieurs et supérieurs. L'Isère n'échappe pas à cette règle, puisque les grandes barques du Rhône sont utilisées jusqu'à Grenoble, où des embarcations de plus petite taille prennent le relais[113] . L'étude des registres journaliers du péage de Pizançon permet de distinguer trois types d'embarcations utilisées sur l'Isère, qui sont essentiellement les *gabares*, les *bateaux* et les *radeaux*.

La gabare est d'abord utilisée pour le transport maritime. Sa diffusion s'effectue à partir du XVIIe siècle et elle devient alors employée sur la plupart des fleuves et rivières navigables de France. Ces embarcations de 14 à 20 mètres ont connu dans la vallée de l'Isère une augmentation de leur taille durant les XVIIème et XVIIIème siècles.[114] Toutefois, les gabares utilisées sur l'Isère semblent de tailles inférieures aux embarcations des grands fleuves. Sur la Loire ou l'Allier, les sapinières, des embarcations en sapin, pouvaient mesurer jusqu'à plus de 30 mètres.

Le terme générique de bateau est utilisé pour définir certaines embarcations qui passent aux péages de Charmanieu et Pizançon renvoie à diverses réalités. Dans son étude[115] sur les bateaux et transports fluviaux sur l'Isère, Alain Schrambach distingue deux principaux types de bateaux. Les bateaux à fond plat et les bateaux à quille, plus élaborés, qui pouvaient être pontés avec la présence de cale pour protéger les marchandises. Mais la majorité d'entre eux était seulement couverts d'une tente, gardant ainsi à l'abri les produits les plus fragiles : « *Le dix Janvier 1723 Jay recu du sieur Eynard pour un batteau Couvert deux livres dix sols* ».[116] Les bateaux peuvent être construits par un assemblage « *à clin* », technique qui consiste à superposer les planches qui forment la coque du bateau. Une deuxième technique peut être

[112] Henriette Dussourd, *Les hommes de la Loire*, Paris, Berger-Levrault, 1985, et Anne-Marie Cocula, op.cit.
[113] René Favier, *Les villes du Dauphiné au XVIIe et XVIIIe siècles*, op. cit.
[114] Angélique Forel, op. cit.
[115] Alain Schrambach, « Les origines de la navigation dans le Dauphiné et la Savoie et les bateaux sur l'Isère », *Chronique rivoise*, Grenoble, mai 1996.
[116] ADI, Cote 29 J 148, Comptes journaliers des péages de Charmagnieu et Pizançon pour l'année 1723.

utilisée : l'assemblage à « *franc bord* ». Les fustiers commençaient d'abord par construire une ossature sur laquelle les planches étaient ensuite clouées bord à bord. Enfin, l'application d'un enduit assurait aux bateaux leur étanchéité. Schrambach évalue la taille des bateaux naviguant sur l'Isère à 12 mètres de longueur pour les plus grands d'entre eux et seulement 5 mètres pour les embarcations les plus modestes. Leurs largeurs pouvaient varier entre 1 et 4 mètres. [117] La capacité de transport de ces différents bateaux pouvait atteindre 25 tonnes. Une lettre d'exemption semble nous permettre de le certifier :

« *Ce jour dhui 10 Avril 1726 le sieur Feugier a passe a Romans avecque deux bateaux charge de ble portens mil quinteaux*[118] *pour le roy.* »[119]

Ils pouvaient porter des cargaisons de 5 à 25 tonneaux.[120] Les bateaux fluviaux de l'Isère sont beaucoup plus modestes que ceux utilisés sur le Rhône ou sur la Dordogne. Les barques rhodaniennes ou encore les coureaux, bateaux utilisés sur la rivière de la Dordogne possédaient une capacité de transport deux fois plus élevée, ces dernières pouvaient embarquer jusqu'à 50 tonneaux.[121]

Les radeaux assemblés sur les rives de l'Isère et qui descendaient la rivière, pouvaient atteindre une trentaine de mètres, alors que ceux utilisés sur l'affluent de la Bourne, par exemple, n'excédaient pas 3 à 4 mètres[122]. Destinés au bois de chauffage ou à la fabrication des navires de la marine de Toulon, ces radeaux étaient alors « *déchirés* » à leur arrivée pour que les pièces de bois qui le composent soit vendues. Si une différence d'échelle est constatée dans la taille des bateaux entre les fleuves et les voies navigables secondaires, la règle se vérifie également pour les radeaux.

La morphologie de certains cours d'eau rend possible l'utilisation de trains de bois. Ce moyen de transport consiste en l'assemblage de plusieurs radeaux. Hervé Chevrier fait état d'embarcations pouvant mesurer de 72 à 75 mètres de longueur et jusqu'à 5 mètres de largeur.[123]

---

[117] Alain Schrambach, « Les origines de la navigation dans le Dauphiné et la Savoie et les bateaux sur l'Isère », *Chronique rivoise*, Grenoble, mai 1996, p. 9.
[118] Précisons qu'un quintal « *poids de marc* » représente 50 kg.
[119] ADI, Cote 29 J 140, Lettres d'exemption du 10 avril 1726 pour le transport de blé.
[120] Alain Schrambach, *ibid.* p. 8.
[121] Anne Marie Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes : Les gens de la Dordogne au XVIII*^{ème} *siècle*, Paris, Jules Tallandiers, 1981, p. 80.
[122] Angélique Forel, Ibid, p. 75.
[123] Hervé Chevrier, *Histoire du flottage du bois sur la Cure,* Auxerre, Société des sciences historiques et naturelles de l'Yonne, Editions Burgundia, 2007, p. 74.

La désignation de l'ensemble des embarcations présentes sur l'Isère et consignées sur les livres de comptes journaliers varie entre 1625 et 1731. Au XVIIème siècle, le terme de gabare est le plus utilisé pour définir les embarcations passant au péage de Charmagnieu et Pizançon. En 1625, seule la distinction entre les Gabares et les bateaux apparaît dans les comptes journaliers. En 1652, sur les 508 bateaux ayant acquittés les droits de péage, 251 d'entre eux étaient appelés « *Gabare* »,7 « Radeau », 24 « Naviou » et 38 embarcations avec des appellations autres. Au siècle suivant, c'est le vocable de « *bateau* » qui désigne la plupart des embarcations. En 1731, seulement 12 des 127 embarcations enregistrées dans les comptes journaliers des péages étaient mentionnées comme « Gabare », 24 comme « Radeau ».

Le nombre d'embarcations qui passe chaque année au péage de Charmagnieu est variable sur l'ensemble de la période. Nous avons pu déterminer ce flux pour certaines années -1625,1631, 1640, 1652 à 1654, 1722 à 1734- grâce aux comptes journaliers du péage que nous avons dépouillés. Le tableau ci-dessous présente l'évolution du flux annuel des bateaux ayant acquitté une taxe au péage de Charmagnieu :

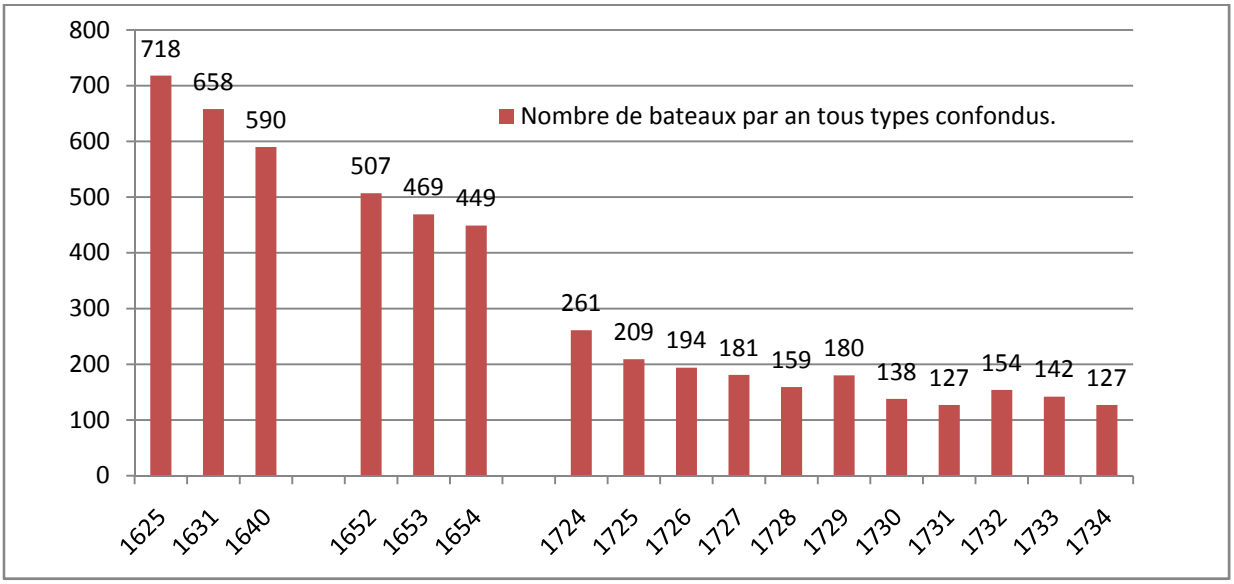


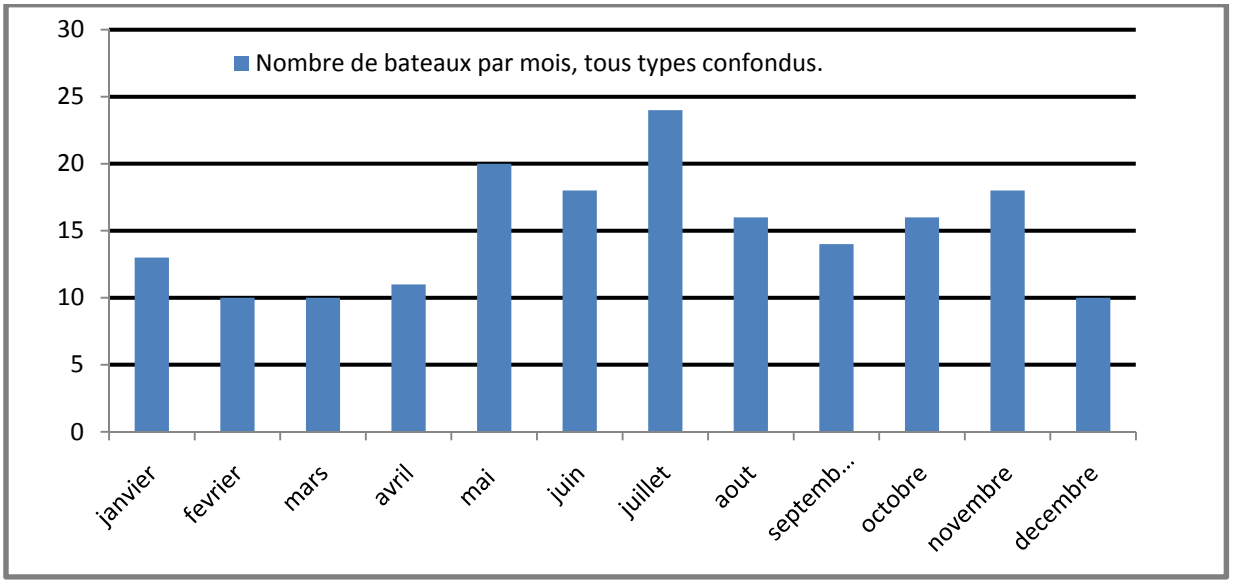
Tableau : Nombre d'embarcations par an en 1625, entre 1652 et 1654, 1722 à 1734 passants au péage de Charmagnieu et Pizançon et ayant acquitté les taxes.

Malgré l'absence de données entre 1655 et 1724, l'évolution générale du trafic annuel montre une baisse marquée et constante entre 1625 et 1734. Cette baisse est de 565% sur 109 ans. Dans un premier temps, nous n'avons trouvé aucune explication pour justifier un tel déclin de la navigation sur l'Isère, d'autant plus que l'état des routes n'évolue pas significativement. C'est en relisant le paragraphe sur le changement de vocabulaire pour désigner les

embarcations fluviales que nous avons finalement trouvé une explication qui semble la seule possible : le changement de nom pour désigner les embarcations correspond à un changement réel des types de bateaux, qui ont alors une capacité de charge supérieure : numériquement, le nombre de bateaux baisse mais la quantité de marchandises transportées par chacun d'eux augmente.

Ce qui étaye cette proposition est la concordance entre l'évolution des noms et la baisse du nombre de bateaux. Une étude technique sur l'évolution des transports fluviaux serait nécessaire pour confirmer de façon formelle cette hypothèse très vraisemblable.

Afin d'étudier les variations mensuelles du trafic fluvial, nous avons également réalisé à partir des mêmes sources une moyenne du trafic mensuel entre 1722 et 1734 :



Graphique 2. Moyenne mensuelle du nombre de passages de bateaux entre 1722 et 1734 au péage de Charmagnieu et Pizançon ayant acquittés les taxes.

Entre 1722 et 1734 sont enregistrés annuellement en moyenne 170 embarcations, mais le trafic fluvial sur l'Isère est marqué par de fortes irrégularités saisonnières. L'automne et l'été sont les deux saisons les plus favorables à la navigation. Durant l'automne, nous assistons à une augmentation des échanges commerciaux. Nous passons ainsi d'une moyenne de quatorze embarcations pour le mois de septembre à dix-huit pour le mois de novembre. Les mois de mai, juin et juillet correspondent aux périodes durant lesquelles l'étiage de l'Isère est au plus haut.[124] L'élévation du débit, provoqué par la fonte des neiges des massifs alpins de la haute vallée, favorise le transport fluvial. Ainsi, entre les mois de mai et de juillet, la moyenne

[124] Voir le graphique page 19.

mensuelle des embarcations ayant acquitté les péages de Charmagnieu et Pizançon est supérieure à vingt, dont pour le seul mois de juillet, une moyenne d'environ 24 embarcations. L'importance du trafic fluvial lors du mois de juillet s'explique également par des raisons commerciales. La foire de la Madeleine qui se tenait depuis le XIème siècle dans la ville de Beaucaire, entre le 21 et le 27 juillet, a connu durant les XVIIème et XVIIIème siècles une attraction internationale. Cet évènement commercial semble être important pour les négociants isérois, en témoigne le contrat de fermage passé entre Jean Bernard De la Croix de Chevrières et Pierre Fayolle, marchand de Romans pour la tenue des péages :

« *[…] plus donnera encore ledit fermier a monseigneur aussy chacune année au retour de la foyre de Beaucaire demy quintal de sucre fins et demy quintal savon noir…* »[125].

La foire des rameaux, comme les foires du mois d'août, qui se tenaient à Grenoble généraient probablement un flux de bateaux qui remontait l'Isère, plus important.[126] A ces périodes favorables à la navigation, s'oppose des temps de moindre activité, essentiellement pendant la période hivernale. Lors des mois de janvier, février et mars, la moyenne mensuelle des embarcations ayant acquitté les péages, dépasse péniblement les dix unités. Cependant les comptes journaliers des péages de Charmagnieu et Pizançon ne révèlent pas une interruption saisonnière de la navigation constatée par René Favier.[127]

B/ Les métiers et les hommes.

L'ensemble de cette activité commerciale est bien sur assuré par le travail des hommes, au travers de différents corps de métiers. Certaines professions ne participent pas toutes directement à la navigation, mais en dépendent directement. Nous trouvons tout d'abord les fustiers, menuisiers spécialisés dans la construction des embarcations fluviales. Ces charpentiers fournissaient les outils de travail des mariniers par la vente ou la location des bateaux.[128] Ils pouvaient également être présents lors des voyages pour assurer l'entretien du

[125] ADI, Cote 29 J 142, Contrat de fermage passé entre Jean Bernard de La Croix de Chevrières et Pierre Fayole en1705 pour l'arrentement des péages par eau et par terre de Charmagnieu et Pizançon

[126] René Favier, « L'Isère et sont rôle dans l'économie et l'organisation de l'espace régional du XVIIe au XIXe siècle », in *Le fleuve et ses métamorphoses*, actes du colloque international tenu à l'université Lyon III-Jean Moulin les 13-14 et 20 mai 1992, Didier édition, Paris 1993, p.8.

[127] René Favier, *Les villes en Dauphiné aux XVIIe et XVIIIe siècle*. p 219 « violence des courants, hautes eaux empêchent sur l'Isère toute circulation en Juin et de Novembre à Mars… »

[128] Jean-Pierre Dubourgeat, « Une rivière et des hommes : aperçus sur les gens de l'Isère aux XVIIIème et XIXème siècles », in *La ville et le fleuve*, colloque du 112e congrès des sociétés savantes, Lyon 21-25 avril1987, Paris, Edition C.T.H.S, 1989, p.263.

bateau ou réparer les différentes avaries que pouvaient subir gabares et bateaux lors de la descente du fleuve.

Le deuxième corps de métiers qui participe à la construction des moyens de navigation est le cordier qui fournit aux bateliers l'ensemble des cordages nécessaires à la navigation et à la pratique du hallage. Si les fustiers et les cordiers sont les principaux intervenants en ce qui concerne la construction des bateaux, la descente et la remontée de l'Isère nécessite le concours de plusieurs autres professions. Certaines d'entres-elles, comme les bouviers et les mariniers, apparaissent dans cet extrait :

« *Nous César Jarand et compagnie […] moy le sieur Monteau promet et moblige de descendre aux Faurie*[129] *avec mon équipage, batteaux, cordages, bœufs, patron bouviers et marinier pour aller relever tous les sels que le sieur Cezar se trouve y avoir d'une partie de son équipage…]* ». [130]

Lors de la descente de la rivière le patron est vraisemblablement accompagné d'un ou plusieurs hommes, parfois des apprentis, qui le secondent dans la manœuvre. Lors de la remontée la multiplication des manœuvres et la nécessité d'une traction animale engendrent l'emploi d'un plus grand nombre de personnes. Philippe Barrier[131] constate que le Rhône est le fleuve où la hiérarchie établie lors des temps de navigation, est la plus complexe. L'importance des convois de hallage pouvant aller jusqu'à huit bateaux, (nombre deux fois supérieurs à celui rencontré sur l'Isère), peut expliquer la diversité des compétences requises pour assurer l'encadrement d'une telle flotte. Au sein de ces convois, on note la présence du conducteur qui assure la responsabilité administrative du train de bateaux et garantit le lien avec le négociant commanditaire du transport. Les patrons assurent la direction de la navigation. Ils sont responsables des manœuvres fluviales alors que le conducteur dirige les attelages de bœufs placés sous la conduite des bouviers.

L'équipage était lui aussi composé de plusieurs professions : le *toutier*[132], assurait le balisage du bras du fleuve le plus favorable à la navigation. Grâce à sa parfaite connaissance du fleuve le batelier expérimenté pouvait aider aux manœuvres les plus difficiles. Enfin les matelots, jeunes et inexpérimentés, assuraient les taches subalternes de la navigation et apprenaient le métier avec l'expérience. Sur l'Isère, le personnel assurant la remontée des convois est

---

[129] « Les Faurie » était un port sur l'Isère, il était situé à 13 kilomètres à l'est de Romans

[130] ADI, Cote 2 E 84, Compagnie Rechasse, Blanchet et Magnard de Grenoble

[131] Philippe Barrier, *La mémoire des fleuves de France*, Paris, Christian de Bartillat Ed. , 1990, p.130-132.

[132] Le toutier est le conducteur de la toue, petite embarcation fluviale.

beaucoup moins spécialisé. Seuls les patrons, les matelots et les bouviers participent à cette activité. La moindre diversité des professions engagées dans le trafic fluvial de l'Isère, ne doit pas faire perdre de vue l'hétérogénéité des situations sociales et financières de l'ensemble des bateliers. Les plus aisés d'entre eux pouvaient s'offrir l'adjudication d'un bac, comme César Jarrand qui devient propriétaire du bac de Grenoble en 1733.[133] Il deviendra également par la suite responsable de la ferme des glaces de cette même ville. L'approvisionnement des glaces pour les villes à l'époque moderne était important puisque la glace permet la conservation des aliments. La situation sociale des bateliers de l'Isère semble en règle générale, plus modeste.

Si la descente de l'Isère était une entreprise parfois difficile, la remontée du cours d'eau nécessitait la mise en œuvre d'un train animal important. Sur l'Isère, les plus importants convois sont composés d'une équipe de bouviers qui menaient jusqu'à 40 bœufs.[134] La direction des attelages pouvait être confiée au fils des patrons pour que ces derniers apprennent le métier. Ainsi, Bonaventure Duchon, Batelier de Goncelin, envoie son fils à Grenoble avec ses bœufs pour assurer la remontée d'une barque et d'un bateau laissés au port.[135] Si l'importance de la voie fluviale iséroise n'entraîne pas l'implantation de véritables citées batelières comme les villes de Givors ou Condrieu, situées au bord du Rhône, la batellerie fait parfois vivre un grand nombre des habitants d'un bourg, comme c'est le cas à Saint-Quentin sur Isère. A la fin du XVIIIème siècle, la batellerie fait vivre près de 1/6eme de sa population[136]. Les comptes journaliers des péages indiquent le passage de bateliers venus de Grenoble, Saint Gervais, Saint Nazaire, Romans ou Valence, villes qui correspondent à quelques-uns des ports situés sur l'Isère.[137] Les bateliers originaires de la vallée du Rhône empruntent également l'axe fluvial Isérois. On le retrouve également dans les comptes journaliers des patrons des villes de Tarascon, Arles, Châteaubourg ou encore Avignon.

Selon nos sources, le nombre de passages annuels de Pierre Perrochet, patron sur l'Isère de la ville de Romans, est de six passages pour l'année 1724 et sept passages lors de l'année 1729

---

[133] AMG, Cote DD 95.

[134] Jean-Pierre Dubourgeat, « Une rivière et des hommes : aperçus sur les gens de l'Isère aux XVIIIème et XIXème siècles », op. cit. p. 263.

[135] BMG, Cote 0.11020, Mémoire pour sieur Paganon marchand de fer à Allevard appelant contre Louis Cotton et Bonaventure Duchon (voiturier par eaux de Goncelin) en 1772.

[136] ADI, Cote L 499 et Jean-Pierre Dubourgeat, « Une rivière et des hommes : aperçus sur les gens de l'Isère aux XVIIIème et XIXème siècles », op. cit. p. 256. En l'an II de la révolution il est recensé 109 mariniers sur une population totale de 615 habitants.

[137] ADI, Cote 29 J 148, Comptes journaliers des recettes des péages de Charmagnieu et Pizançon entre 1721 et 1734. Carte des différents ports sur l'Isère p. 35.

sur les comptes journaliers des péages de Charmagnieu et Pizançon.[138] Le nombre de passage des bateliers enregistré au péage ne peut être compris seulement que comme une esquisse puisque cette comptabilisation ne prend pas en compte le passage des bateliers transportant des marchandises exemptées. L'identification des patrons et autres sieurs est difficile, car leur nomination varie sensiblement. Le dénommé « Perrochet », qui reste un exemple identifiable, apparait également sous le nom de « Perochet » « Perouchet » et « Perrrouche ». D'autres cas prêtent davantage à confusion et il n'est alors plus possible de savoir s'il s'agit d'une seule et même personne ou de plusieurs individus.

2 - Les marchandises transportées.

L'importance du réseau hydrographique français constitué de nombreux cours d'eau navigables, permet d'assurer la circulation d'une grande part de l'économie marchande de l'époque. Les fleuves, en sillonnant largement l'intérieur des terres, sont de véritables routes entre la façade maritime et l'arrière pays. Les voies d'eau sont privilégiées pour acheminer principalement les marchandises lourdes ou encombrantes comme la chaux, les canons de la fabrique royale de saint Gervais ou encore les cabestans, rames et autres pièces de bois destinées à la construction des vaisseaux de la marine de guerre. L'étude des échanges commerciaux au port de Rouen révèle l'importance des chargements de matières premières comme le fer et le bois[139]. Le fleuve est aussi utilisé pour la distribution des produits alimentaires de première nécessité. Les céréales, les produits de la pêche et autres denrées empruntent les voies d'eau[140].

A/ Matières premières et produits manufacturés.

La hiérarchie des flux commerciaux sur l'Isère est peu différente de celle des grands fleuves de France. D'abord, l'Isère, comme l'ensemble des voies d'eau navigables, est principalement utilisée pour le transport des marchandises lourdes. Sur l'Isère, le bois est la matière première qui passait le plus régulièrement aux péages de Charmagnieu et Pizançon. Les tarifs appliqués

[138] ADI, Cote 29 J 148.
[139] Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle*, Paris, EPHE, 1963, pp. 183-195.
[140] Reynald Abad, *Le grand marché : l'approvisionnement de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002, p.582.

aux pièces de bois révèlent pour ces dernières une très grande diversité : *«Pour chacune douzaine de pièces de bois lesquelles un homme ne peu porter sur son col 2 sols 6 deniers. Pour chacun radeau des pièces susdites excédent cinq douzaines après les susdites cinq douzaines 3 sols. Pour chacune douzaine de fustailles appelé soulognes ou talagongnes, bastardeau ou autre q'un homme puisse porter sur son col 6 deniers. Pour chacune pièce ronde pou faire arbre ou antennes de mer 20 sols. Pour chacune pièce de chene carrée 5 sols. »* [141]

Coupé dans les proches forêts du Dauphiné, le bois était ensuite assemblé sur le rivage sous forme de radeaux Le transport du bois par radeaux s'effectuait également sur plusieurs des affluents de l'Isère :

« *Les affluents de lionne et de la Bourne sont des rivières flottables lionne est flottables entre Saint-Jean en royans et son embouchure près et Saint-Nazaire. La Bourne est flottables, en se jettant dans la lionne elle est utiliser pour transporter le bois de la marine prélevé dans les forêts de chartreuse, du val sainte marie de bouvante pour fabriquer l'équipement des bateaux de guerre (escalpes pour avirons, bâton de refouloire et cabestan*[142] »[143]

Au XVIIème siècle, les radeaux de bois qui transitaient par l'Isère étaient essentiellement composés de « fillières[144], post[145], doublit[146] et talagones[147] ou bois de chauffage ». Ces radeaux avaient pour destination le bas Dauphiné, principalement la ville de Valence mais aussi les villes de La Voulte ou encore celle du Pouzin.[148] Sur les 338 bateaux qui s'acquittent du péage en 1628 et dont nous connaissons la nature des marchandises, 99 transportent du bois. Au XVIIIème siècle, malgré un élargissement des horizons commerciaux, le commerce du bois est d'avantage contrôlé : *« Depuis les ordonnances de la reformation des bois du Dauphiné il*

[141] ADI, Cote 29 J 136, Tarifs du péage de Charmagnieu.
[142] Cabestan : pièce de bois cylindrique destinée à additionner la force de traction de plusieurs hommes pour la tension des cordages. Tous les termes définis sont également présentés en annexe.
[143] ADI, Cote L 449, Rapport sur la navigation de l'Isère : inventaire effectué le 14 ventose an second de la république. (14 février 1793)
[144] Filières : Nom des petites pièces de bois, sur lesquelles portent les chevrons dans les couvertures des bâtiments.
[145] Post : nom donné aux planches de bois.
[146] Doublit : baguettes en bois de châtaigner.
[147] Talagognes ou talagonges : nom donné aux futailles, c'est-à-dire à tout récipient en bois comme les tonneaux.
[148] ADI, Cote 29 J 144, Comptes journaliers des péages de Charmagnieu et Pizançon en 1625.

n'est pas permis d'en coupé et d'en faire passer sans autorisation… »[149] Le bois est principalement destiné aux commandes royales. La régularité et l'importance de ces convois de bois soulignent l'ampleur de l'effort économique engendré par la construction de la flotte de guerre française, car le Dauphiné n'est pas dans le royaume, loin s'en faut, la province qui possède les plus belles chênaies et hêtraies. Nombre de ces convois sont d'ailleurs absents des comptes journaliers car ils sont généralement exemptés :

« Se sont des grosses pièces de bois de sapons de 25 à 30 pieds[150] *de longs. Il en passe très peu par ce que cette nature de pièce son destiné pour la marine est passe en franchise depuis longtemps même avant l'arrêt de 1736. »*[151]

Certains convois de bois sont également destinés aux aménagements et aux constructions des ouvrages permettant le fonctionnement des canaux fluviaux (digues, ponts, écluses…) ou aux infrastructures défensives. Certaines lettres d'exemptions enregistrées au péage de Pizançon confirment cette utilisation :

« Etast des bois qui ont este envoyer de la province de Dauphiné au port de cette en Languedoc pour les travaux du canal Royal […] a sçavoir : de quatres radeaux conduits par Antoine Hodié voiturier de la parroisse de Saint Nazaire le 24 septembre 1672 et rendus au port de sette composes de cinquante tronc de chesnes, cinq douzaines platteaux, trois douzaines et sept fillières de sapins…»[152]

La descente de la rivière avait également pour objet de permettre l'approvisionnement des différentes industries de la vallée. Les sites métallurgiques du haut Dauphiné, comme les forges d'Allevard ou de Saint Hugon utilisent l'Isère pour exporter leurs productions aux manufactures royales de la basse vallée. Les grands négociants des villes de Grenoble et de Romans étaient également d'importants destinataires de ce commerce. Les lettres de voitures retrouvées dans les papiers d'affaires de Monsieur Michel Morel, marchand de fer à Grenoble

[149] ADI, Cote 29 J 142, Questionnaire sur le péage domanial de Pizançon en 1751.
[150] Si on prend comme référence le pied du roi qui est égale à 32,484 centimètres : ces pièces mesurent entre 8 et 10 mètres.
[151] ADI, Cote 29 J 142.
[152] ADI, Cote 29 J 140, Passeports d'exemption pour le péage Pizançon et Charmagnieu, concernant le bois destiné à la construction du canal royal.

le montrent. Ces lettres font état de deux provenances des fers qui viennent des Fournaux de Saint-Hugon[153] à la fonderie de Saint Gervais :

«*A st Gervais le 30 7bre 1741,*
Monsieur à la garde de Dieu et par la conduite de patron Dominique Grand de la Rivière je vous envoye 4 charger de fer en 8 balons. Seavoire 4 de cercles de 10 livres 14. Et quatre quarré de 12 livres 14. Quayan recu bien conditionné luy payeré sa voiture suivant la lettre d'avis rien d'autre.»[154]

La fonderie royale de Saint Gervais achemine également par voie fluviale sa production de canons, mais aussi des pièces de fer forgé et de la clouterie. Une lettre d'exemption nous permet d'apercevoir dans le détail la production métallurgique transportée :

« Etat des fers, cloud et canon de Saint Gervais en Dauphiné que le sieur Fay doit fournir pardevant la présente année 1724 dans l-arsenal de Toulon.
Fers forgés : Trois cents quatre vingt dix quinteaux de fer rond. Deux cents quatre vingt dix quintaux de lignes. Cents six autres quintaux de fer plat. Cloud : Mil quintaux.
Cannons : Vingt sept cannons de calibre vingt quatre pesant chacun mil quatre cent soixante quinze livres faisant pour le tou quatre cents soixante dix huit quinteaux vingt cinq livres. 30 cannons de calibre de six pesant dix sept cent livres et chacun soit cinq cent dix neuf quinteaux ».[155]

D'autres marchandises pondéreuses transitent aussi par voie fluviale comme « *l'ardoise extraite dans les carrières du haut Dauphiné en Tarentaise ou en Maurienne*. »[156] Mais également des briques, des tuiles, de la chaux ou encore du plâtre. Ces matériaux de construction sont essentiellement destinés au développement et à l'embellissement des infrastructures urbaines : « *Dans les ports de Saint-Quentin il se charge de la chaux, des tuiles, des briques, du bois essentiellement pour Grenoble, Moirans ou Tullins* »[157]. Les comptes journaliers font également état du transport de cercles, pièces de fer utilisées pour la fabrication des tonneaux.

---

[153] Saint Hugon est un ensemble monastique qui possédait des forges et hauts fourneaux. Il se situe sur l'actuelle commune d'Arvillard, en Savoie.
[154] ADI, Cote H 929, Papiers personnels et commerciaux de Monsieur Morel.
[155] ADI, Cote 29 140, Lettres d'exemptions pour les péages de Pizançon et Charmagnieu.
[156] FAVIER René, « L'Isère et sont rôle dans l'économie et l'organisation de l'espace régional du XVIIe au XIXe siècle », op. cit. p.187.
[157] ADI, Cote L 499, Rapport sur les ports de l'Isère.

B/ Les denrées alimentaires.

Malgré la prédominance des matières premières ou pondéreuses dans le trafic fluvial Isérois, d'autres produits sont également voiturés par voie d'eau. Parmi les produits alimentaires, les céréales sont les marchandises les plus transportées. Pourtant, deux flux semblent se différencier de manière quantitative. Les grains voiturés à la descente qui symbolisent le faible surplus local, n'est en aucune mesure comparable à celui de la remontée qui sert à l'approvisionnement des garnisons de Grenoble, de fort Barraux ou sont destinés au Duché de la Savoie :

« *Veu le marché passé par le sieur paulemier Saint Leger, faisant pour le munitionnaire générale* [158] *de cette province ,au sieur Allemand et compagnie pour la voiture par l'eau en cette ville des grains appartenant au roy destinés à la subsistances des troupes nous ordonnons au péagers etablit sur le Rhone et l'Isère depuis grenoble jusqu'à Vienne de laisser passer sans aucun empechement les bateaux et tirages destinés a la voiture comme aussi les grains dont il seront chargé pour cette ville et justifiant des lettres de voitures.* »[159]

Le passeport d'exemption, concernant du blé et seigle, destinés à la ville de Grenoble et au service des armées de sa majesté, effectué à Marly le 3 mars 1726, mentionne la quantité de 28000 quintaux[160] de blé et 14000 quintaux de seigle, soit environ 2020 tonnes de grains.
La plupart des grains assurant la subsistance des troupes des armées royales sont donc exemptés de taxes des différents péages qu'ils traversent durant leurs transports.
Dès la première moitié du XVIIIème siècle, John Law[161] pose le principe de liberté du commerce.[162] Mais durant cette période, seules les mesures d'exemption accordées par le roi suppriment de manière momentanée les entraves faites à ce commerce :

« *Le roy estant informé que la récolte des grains este cette année si peu abondante dans la province de Dauphiné, et notament dans le canton du valentinois, que les habitants non seulement ne sont point en estat de fournir à la subsistance des troupes qui y sont en quartier,*

[158] Depuis la fin du XVIème siècle les munitionnaires sont des entrepreneurs chargés d'organiser le ravitaillement en vivres et matériels des armées royales. Au XVIIIème siècle les munitionnaires constituent une véritable administration.
[159] ADI, Cote 29 J 140, Passeport pour le blé destiné aux subsistances des troupes des armées du roi pour la ville de Grenoble le 31 Mars 1727.
[160] Au XVIIIème un quintal représente 48 kg.
[161] Banquier et économiste écossais, contrôleur, puis surintendant général des Finances. (1671-1729).
[162] Steven Laurence Kaplan, *Le pain, le peuple et le roi : la bataille du libéralisme sous Louis XV,* Librairie académique Perrin, Paris, 1986, p. 84.

mais même leur propre besoin […] fait sa Majesté, tres expresse inhibition et defenses à tous receveurs commis et autre préposer a la perception des droits tant pour sa Majesté que les villes et communautez et des seigneur particulier execpté ceux qui sont preposez à cet effet sur la rivière de Saône d'en exiger aucun droits pour raison desdits grains… »[163]

Cette décision du conseil du roi fait suite à la pénurie de blé engendrée par les mauvaises récoltes de l'année 1736.

Au cours de la deuxième moitié du XVIIIème siècle, rejetant le courant mercantiliste, les physiocrates définissent la richesse d'un pays par la richesse de la terre et de la production agricole et non pas en fonction du stock de métaux précieux que celui-ci possède. Ce courant économique prône la libéralisation du commerce des grains. Favorisé par les deux excellentes récoltes des années précédentes, Laverdy[164] procède en 1763 à la suppression des entraves intérieures aux commerces des grains mais refuse d'accorder la libre exportation.[165] Ces mesures ne s'appliquent toutefois pas à Paris. D'autres tentatives de libéralisation seront entreprises dont celle de Turgot en 1774, mais cette dernière est suivie l'année suivante par une crise de subsistance qui remettra en cause cette dynamique.

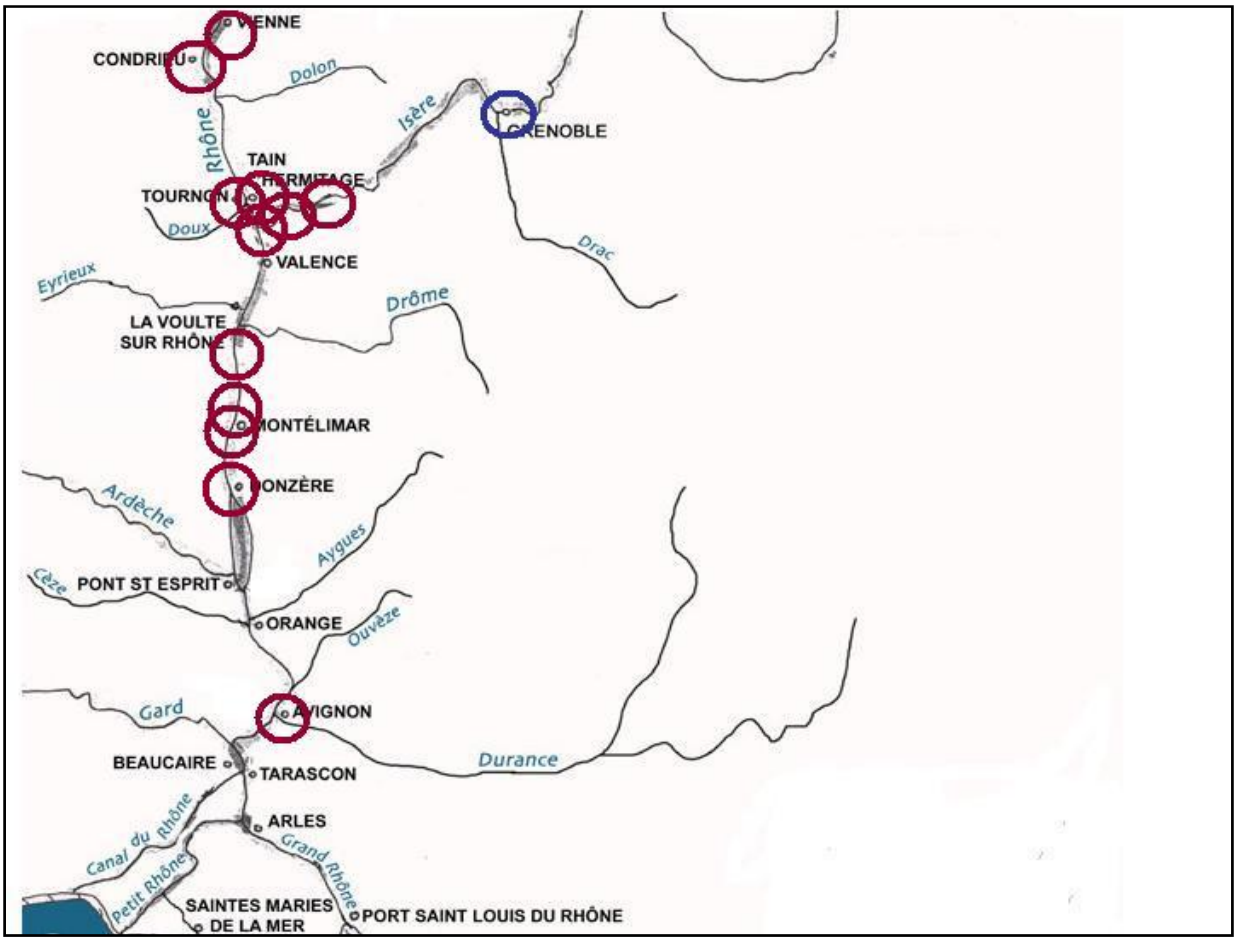
D'autres produits alimentaires apparaissent comme les fruits, l'huile, les fromages, la châtaigne ou encore la noix : « *Au port de Cognin ont charge des noix pour Romans* ».[166] Les tarifs du péage de Charmagnieu indiquent la présence d'une taxe perçue sur les chargements de poissons frais ou salés qui remontent la rivière : « *Pour chacune charge de poissons frais ou salle deux gros qui fait 2 sol 6 deniers. »*[167] L'Isère est également utilisée pour la remontée du tabac de la manufacture royale de Valence jusqu'au bureau des tabacs de la ville de Grenoble : « *L'inspecteur de la manufacture de tabac à Valence certifie envoyer par patron perochet de Romans la quantité de cent trente balles de tabac grené pesant brut poids de Lyon cent quatre vingt seize quintaux quatre vingt quinze livres qui ne doit aucun droit de péage à Valence.* »[168]

Enfin, les dernières catégories de marchandises transportées par voie d'eau sont les huiles et les vins. Là encore, les sources ne nous permettent pas d'établir une quelconque quantité. Au mieux, nous pouvons donner, pour une année. Sur les 338 bateaux qui s'acquittent du péage en

---

[163] BMG, Cote O.9445, Exemptions pour les blés et grains du Dauphiné accordées par le conseil du roi du mois de janvier 1736.
[164] Clément Charles François de Laverdy, contrôleur des finances sous Louis XV (1724-1793).
[165] Steven Laurence Kaplan, op. cit.
[166] ADI, Cote L 499.
[167] ADI, Cote 29 J 136, Tarifs du péage de Charmagnieu.
[168] ADI, Cote 29 J 140 Exemption du péage de Charmagnieu et Pizançon pour le tabac.

1628 et dont nous connaissons la nature des marchandises, 130 transportent du vin, principalement à destination de Grenoble. Le vin remonte des régions viticoles rhodaniennes ou de Provence.[169] Loin de la capitale qui profite de la production viticole du bordelais ou du nord de la France, les crus de la vallée du Rhône sont encore pour la plupart méconnus et ne profitent guère des grands courants commerciaux avant la deuxième moitié du XVIIème siècle[170]. La production de vin s'écoule donc principalement dans les provinces voisines comme le Dauphiné. Les vins qui remontent, connaissent différents lieux de productions.[171]



Carte de la provenance des vins passant au péage de Pizançon. En rose, les lieux de chargement. En bleu, la destination.

Ils proviennent de la basse Isère, principalement des villes de Châteauneuf sur Isère ou Romans qui représentent respectivement pour l'année 1628 : 6,9% et 13% des vins enregistrés aux péages de Charmagnieu et Pizançon. les vignobles du bas Dauphiné de la région provençale, ou encore du Vivarais exportent également leur production dans la province du Dauphiné. Les

[169] ADI, Cote 29 J 144, 147, 148, Comptes journaliers des recettes des péages de Pizançon pour l'année 1625.
[170] Marcel Larchiver, *Vins, vignes et vignerons : Histoire du vignoble Français*, Paris, Librairie Arthème fayard, 1988. pp. 289-294.
[171] La carte des différents lieux de production et chargement des vins est présente dans le corpus d'annexe.

vins qui remontaient l'Isère pouvaient également provenir des villes de Montélimar, Ancône, Valence ou encore Glun représentant respectivement : 4,6%, 3%, 15% et 7% des vins qui transitent par les péages pour l'année 1628. La majorité des cargaisons de vin qui passaient au péage de Pizançon ou Charmagnieu étaient destinées au commerce grenoblois, à l'usage du monastère de la Grande Chartreuse ou à l'exportation en Savoie :

« *Ayant este requis par monsieur Allier receveur des péages de Pizançon de donner déclaration des vins charges sur deux bateaux du sieur Charuet patron de Voreppe venant de la Roche constituant cent muids de vin pour l'usage de la grande Chartreuse.* »[172].

Comme le bois, le transport du sel tient une place importante dans les comptes journaliers des péages de Charmagnieu et Pizançon. La fréquence des passages et les quantités transportées légitiment que l'on consacre à cette marchandise une partie complète dans notre analyse des différents flux commerciaux qui empruntent la rivière de l'Isère.

3 - Le sel, un commerce fluvial par excellence.

Au moyen âge la gabelle, l'impôt sur le sel, nait dans les régions du Languedoc et de la Provence pour ensuite s'étendre au reste du royaume. A la fin de l'ancien régime les gabelles s'organisaient autour de deux principaux modes d'imposition. On distingue alors les pays de « *Grandes gabelles* » du nord de la France et les pays de « *Petite gabelles* »[173]. Les pays de petit gabelle, situés dans le couloir Rhodanien jusqu'au Mâconnais et sur le versant sud du massif central ne connaissaient pas les mêmes exigences fiscales que dans les régions du nord. Le commerce du sel dans ces régions était plus libre : les fermiers responsables de l'approvisionnement des greniers pouvaient choisir leurs fournisseurs et les revendeurs pouvaient se ravitailler dans les greniers de leur choix. Seuls les consommateurs de sel étaient soumis à l'impôt de la gabelle, contrairement au pays de Grande gabelle ou toutes personnes

[172] ADI, Cote 29 J 140, Exemption du péage de Charmagnieu et Pizançon pour le vin à l'usage de la Grande Chartreuse.
[173] Jean-Claude Hocquet, *Le sel et le pouvoir : de l'an mi à la révolution Française*, Paris, Albin Michel, 1985, p.321.

devaient s'en acquitter. A l'époque moderne la consommation de sel se résume par ces quelques chiffres[174] :

Le besoin annuel en sel était d'environ 7 à 8 kilogrammes par habitant si on comprend la conservation par salaison. Le sel est également indispensable à l'alimentation des bovins qui peuvent en consommer prés de 40 grammes par jour. Enfin le sel est également utilisé pour la conservation des aliments. Un poissonnier sous l'ancien régime utilisait environ 40 livres de sel pour la conservation d'un quintal d'anguilles, 30 livres pour un quintal de carpes et 20 livres pour un quintal de sardines. Pour les chaires et la viande 30 livres de sel par quintal étaient nécessaires à leurs conservations. [175]

A/ Le parcours du sel.

A l'époque moderne, le sel est une des principales marchandises du commerce fluvial. Cela s'explique par la plus grande capacité de charge que possède un bateau. Le sel marin, produit sur les littoraux français, remonte l'ensemble des fleuves et rivières du Royaume pour gagner l'arrière pays. Par exemple, le sel des marais de Guérande et de la baie de Loire remonte cette dernière pour approvisionner les différents greniers à sel.

Le commerce du sel sur le Rhône et sur l'Isère occupait une part importante des échanges fluviaux. Les précautions prises par les seigneurs péagers pour limiter les aléas du transport et du commerce du sel, témoigne de la prédominance de ce trafic :

« *[…] mondit seigneur le président promet de faire jouir ledit sieur fermier desdits péages pendant ledit temps sans néanmoins luy etre daucune guarantie pour raison des franchises, que celles qui pouraient regarder le sel qui monte ladite rivière de l'Izere et qui se debite en Dauphiné…* »[176]

Par cette clause présente dans le contrat de fermage de ses péages, Gabriel de la Croix de Chevrières veut se préserver d'une éventuelle réclamation de la part de son fermier dans le cas où, l'exemption des convois de sel entraînerait une baisse conséquente des bénéfices

[174] Bernard Moinier, « L'importance du sel dans l'histoire » in Jean- Claude Hoquet, *Le roi le marchand et le sel*, Actes de la table ronde : L'impôt du sel en Europe au XVIIe-XVIIIe siècle. Salines royales d'Arc-et-Senans Le 23-25 Septembre 1986, Lille, Presses Universitaires de Lille, 1987, p.23 et Jean-Claude HOCQUET, *ibid.* pp. 361-365.

[175] Soit respectivement : 19, 15, 10 kilogrammes de sel.

[176] ADI, Cote 29 J142, Contrat d'arrentement pour la levée des péages de Charmagnieu et Pizançon.

escomptés. Un deuxième élément peut confirmer l'importance du sel dans les échanges fluviaux qui s'établissent sur l'Isère.

Lors du procès qui oppose les religieuses de Mont Fleury aux consuls de la ville de Grenoble, ces derniers se plaignent des dégâts engendrés par la digue des religieuses sur le chemin de hallage « *destiné au transport du sel* »[177]. Le fait, que les consuls de Grenoble qualifient ainsi le chemin de hallage, est révélateur de l'importance de la place du sel dans le commerce fluvial.

Le sel du Dauphiné, essentiellement prélevé dans les marais de Peccais[178], et transporté par voie d'eau avait deux destinations principales. Une partie remontait le Rhône pour approvisionner les greniers à sel des villes d'Avignon, Mornas, Pierrelatte, Valence, Tain, Saint-Vallier et Vienne.[179] L'autre remontait l'Isère pour assurer le fonctionnement du grenier à sel de Grenoble et permettre les exportations de sel vers le duché de Savoie. Les bateaux étaient alors chargés à Valence pour rejoindre la ville de Grenoble.[180]

B/ L'organisation du transport.

Comme les munitionnaires qui organisent et assurent le ravitaillement des armées du roi, les fermes de la gabelle ont pour fonction de planifier les convois chargés de sel. Les directions des différentes fermes sont adjugées par le biais de contrat de fermage. Elles étaient attribuées au conseil du roi par des enchères. Généralement limitées à une journée, les surenchères pouvaient parfois durer plus d'une semaine.[181] La responsabilité du transport est ensuite déléguée à des entrepreneurs qui engagent des voituriers responsables de la conduite des convois. Le sel était donc récupéré au Grenier à sel de valence, rarement d'autres villes, pour être ensuite acheminé par l'Isère jusqu'à sa destination. Parfois le sel était transbordé des grandes Barques du Rhône aux gabares plus petites, qui naviguaient sur l'Isère. Une convention passée entre César Jarand et compagnie et Laurent Monteau, voiturier de Saint Quentin, montre cette manœuvre :

---

[177] AMG, Cote FF 117.

[178] A proximité d'Aigues-Mortes.

[179] Marie-Laure Denis, « Les états du Dauphiné et la ferme du sel de la province à la fin du XVIème et au début du XVIIème siècle ». *Bibliothèque de l'École des chartes*, 1994, Volume 152, Numéro 2, pp. 429-463.

[180] ADI, Cote 29 J 144, Comptes journaliers des recettes des péages par eau de Charmagnieu et Pizançon.

[181] Françoise Bayard, « Les fermes des gabelles en France (1598-1653) » in Jean-Claude Hoquet, *Le roi le marchand et le se*l, Actes de la table ronde : L'impôt du sel en Europe au XVIIe-XVIIIe siècle. Salines royales d'Arc-et-Senans, 23-25 Septembre 1986, Lille, Presses Universitaires de Lille, 1987.

« *Nous César Jarand et compagnie […] et le sieur Laurent Monteau marchand voiturier sur l'Izere résident à de Saint Quentin sommes convenus […] moy le sieur Monteau promet et moblige de descendre aux Faurie*[182] *avec mon équipage, batteaux, cordages, bœufs, patron bouviers et marinier pour aller relever tous les sels que le sieur Cezar se trouve y avoir d'une partie de son équipage. […] en les faisant recoler d'un batteau à l'autre […] pour etre voiturer ensuite et sans interruption des Faurie jusqu'au port de Montmeillan.* »[183]

Cependant le sel exporté en Savoie et Piémont était exempté des différentes taxes péagères : « *Sa majesté par son bureau du 14 septembre 1617, arret du conseil de 1619 […] ayant permis au duc de Savoys de faire tirer des salines de Pecais et Provence ledit sel pour luy et son pays et estats sans pour ce payere aucun droit de péages, gabelles ou impots…* »[184].

Sur la période 1722-1733, l'analyse des comptes journaliers des péages de Charmagnieu et Pizançon permet de déterminer la charge annuelle moyenne de sel qui passe sur l'Isère : 16000 minots, ce qui représente 6720 litres.[185] Au Moyen-âge la taxe sur le sel était perçue en nature mais au XVIème siècle, devant le contrôle accru de la royauté sur le commerce du sel, cette pratique tend à disparaitre.[186] Les tarifs du péage de Pizançon montrent une perception en fonction du poids de sel transporté : « *art 5 pour chaque charge de sel 6 deniers* ».

Par l'achat de la seigneurie de Pizançon, la famille de la Croix de Chevrières a pu prélever à titre personnel l'intégralité du droit de péage perçu à Charmagnieu ainsi qu'une part de celui de Pizançon. Ces deux droits de péage lui permettaient de percevoir des taxes sur l'ensemble des marchandises qui passaient sur l'Isère, principalement le bois, le vin, le grain et le sel.
Les péages présents sur l'Isère ont parfois des rôles différents, selon les statuts juridiques qui les régissent. La levée des taxes nécessite un fonctionnement mettant en jeu différents acteurs et différentes logiques qui, parfois, s'affrontent.

---

[182] « Les Faurie » était un port sur l'Isère, il était situé à 13 kilomètres à l'est de Romans.
[183] ADI, Cote 2 E 84, Compagnie Rechasse, Blanchet et Magnard de Grenoble.
[184] ADI, Cote 29 J, Suite à l'arrestation et à la séquestration de quatre bateaux portant du sel pour la Savoie, François Legendre, fermier général des gabelles du Lyonnais, Dauphiné et traites étrangères demande le paiement d'une indemnité au seigneur de Pizançon.
[185] Les mesure de l'ancien régime peuvent variées d'une région à l'autre du royaume, ce calcule se base sur celles en vigueurs dans la ville de Romans.
[186] Léon Cahen, « Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1931, Volume 3, Numéro 12, pp. 487 – 518.

TROISIEME PARTIE

Le péage, pouvoirs et enjeux.

CHAPITRE 5 - Physionomie juridique et financière.

1 - Statuts et partage des droits.

A/ Les distinctions juridiques.

A l'époque moderne, le péage recouvre plusieurs formes juridiques. Patrimonial, il appartient pleinement au seigneur et possède un caractère héréditaire. Domanial, il est la propriété du roi et peut être cédé pour une durée limitée à un seigneur engagiste qui en assure le fonctionnement. Enfin le statut d'un péage peut être mixte, partagé entre ces deux modes de propriété. Les droits de péage pouvaient être détenus par des personnes physiques mais aussi par des communautés laïques ou religieuses. Ils appartenaient majoritairement à la noblesse seigneuriale ou au roi. Ils étaient également parfois entre les mains des élites ecclésiastiques, comme par exemple le droit de pontonnage relevant de l'autorité de l'évêque et prince de Grenoble, perçus sur le pont de pierre de cette ville. Enfin les communautés pouvaient également jouir d'un péage. Ainsi les échevins et consuls de la ville de Grenoble étaient détenteurs d'un péage sur le pont de la ville.[187]

Les péages détenus par la famille de la Croix de Chevrières connaissent des types de propriété distincts. Le premier péage, qui à l'origine se prélevait à Charmagnieu, est patrimonial, comme l'affirme le mémoire des titres adressés lors de la vérification des péages : *« Comme lesdits péages sont distinct, en ceque celuy de Charmagnieu est patrimonial… »*[188]. Ce péage appartient donc pleinement à la famille de la Croix de Chevrières, à qui revient l'intégralité des bénéfices.

Le péage de Pizançon est mixte, étant pour une part domanial (relevant du roi) et d'une autre part patrimonial, dépendant de la seigneurie de Pizançon et revient donc à la famille de la Croix de Chevrières : « *celuy de Pizançon est domanial et patrimonial par indivise*. »[189]

La division d'un droit de péage entre le roi est un autre propriétaire n'est pas un cas unique : dans son étude sur les péages en France au XVIIIème siècle, Anne Conchon donne l'exemple de l'évêque de Béziers qui possède en partage avec le roi un tiers du droit de péage perçu dans

[187] BMG, Cote U.1331, Arrêt du conseil du roi du 11 octobre 1723 : cet arrêt reconduit la communauté de Grenoble dans le droit de percevoir le péage. Nous n'avons pas réussi à déterminer, d'après les sources, si ces deux droits de péages étaient situés sur le même pont et si dans ce cas ils étaient prélevés par le même receveur ou s'il y a un péage sur chacun des deux ponts de Grenoble.
[188] ADI, Cote 29 J 137.
[189] ADI, Cote 29 J 137.

la ville.[190] Les sources consultées ne permettent cependant pas de connaître les pourcentages respectifs accordés à chacune des parties. Par contre, un document nous donne la preuve que le roi percevait réellement la part qui lui revenait sur ce modeste péage. Dans une lettre,[191] Anne Bailly, épouse de Jean II de la Croix de Chevrières, qui gère les affaires du péage après la mort de son mari conteste un prélèvement s'effectuant sur l'ensemble des droits de péage. Elle expose le fait que les droits concernés dépendent du domaine, et qu'en aucun cas la taxe doit s'appliquer au péage de Charmagnieu.

Les péages de Charmagnieu et Pizançon avaient tout d'abord une fonction économique pour ces propriétaires. La perception du droit de péage sur les marchandises traversant le mandement de Pizançon permet d'accroitre les revenus de la famille de la Croix de Chevrières et à la révolution Jean François réclame des indemnités, suite à la perte des droits seigneuriaux :

« *M. de la Croix présente encore ici un autres objet majeur d'indemnité que l'on croit trop bien fondé pour etre constaté, ses auteurs estaient proprietaire d'un droit de péage par eau et par terre appellé le péage de Charmagnieu dont le produit estoit considerable* »[192].

Le fait que le péage de Charmagnieu constitue une des principales demandes d'indemnité, montre son importance, au moins à l'échelle de la seigneurie de Pizançon. Pour appuyer cette demande auprès des administrateurs de Romans, il fournit un acte des anciens propriétaires, la famille de Poitiers, qui évalue le produit du péage à 500 livres annuelles.

B/ Entre enrichissement personnel et intérêts publics.

Cependant, les privilèges que constituent les différents droits seigneuriaux ne sont pas totalement exempts de contrepartie. Le droit de Vingtain, qui pouvait s'exiger sur le fruit de la terre ou sur les personnes, permettait, au moins théoriquement, au seigneur d'assurer la protection et la défense des habitants de la seigneurie.[193]

---

[190] Anne Conchon, op. cit. p.70.
[191] ADI, Cote 29 J 137 :Papiers Anne Bailly.
[192] ADI, Cote 29 J 125.
[193] Marcel Lachiver, *Dictionnaire du monde rural : les mots du passé*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1997, p. 1318.

Le droit de péage renvoie également à certains devoirs du propriétaire. Par les bénéfices que lui assure le péage, ce dernier doit investir dans l'entretien des voies de communication et sécuriser l'activité commerciale.[194] Les rôles précis des péages détenus par la famille De la Croix de Chevrières sont difficiles à cerner. Pour le péage de Charmagnieu aucun bail à prix faits ou quittances annexées aux différents titres produits lors des vérifications des droits ne nous renseignent sur son utilité publique. Les bénéfices dégagés étaient-ils destinés à l'entretien des biens collectifs de la seigneurie, contribuaient-ils à l'entretien du pont reliant les communautés du Bourg du péage de Pizançon et de Romans ? Ou servaient-ils à prendre en charge une partie des aménagements des berges ou les travaux de défense contre l'Isère ? Toutes ces interrogations restent entières. La seule chose que nous pouvons affirmer grâce aux quelques mandats adressés aux fermiers des péages, c'est d'une utilisation personnelle et immédiate d'une part des bénéfices que constituent les rentes issues des fermages. Ces dépenses se constituent d'achats de bois ou d'ardoise, effectués par Louis de la Croix de Chevrières sur la perception des péages :

«*Mestre Allier vous donneray a Mestre Perrochet la somme de quinze livres pour voiture d'ardoise qu'il ma fait dont et vous tienderay compte sur votre exaction en me rapportant le présent mandat acquitte a Pizançon le dix sept Janvier mil sept cents trente et un. Signé de Pizançon.* »[195].

Ou encore servir à rembourser des dettes :

«*Mr Giroud vous payerai à monsieur de la cour de poste la somme de sept livres un sols que je luy doit pour port de lettres fins à ce jour laquelle somme je vous imputeré en me rapportant le present acquité a Pisançon ce douze decembre mil sept cent trente trois », « Mr Giraud mon fermier par terre vous payerai au bourrelier du péage porteur du present mandat la somme de cinq livres et dix pour la fourniture de son metier fait ce jour de laquelle somme je vous tiendray compte en me rapportant le present mandat acquité a Pisançon* » [196]

Le roi procède d'une manière similaire quand il réclame une avance sur les revenus de la part domanial du péage de Pizançon en 1642 afin de répondre à une dépense urgente :

[194] Anne Conchon, op. cit. pp. 71-78.
[195] ADI, Cote 29 J 142, Péages pièces comptables (1727).
[196] ADI, Cote 29 J 149.

« *extrait de l'étstat de recouvrement par estimation d'un quartier et demy des droits de péages et passages de ce royaume de l'année mil six cents quarante deux ; le dit quartier et demy ordonné par arret du conseil d'estat du douziesme mars 1642 […] porté à l'espargne pour etre employé aux défenses de la guerre et urgente necessitez de l'estat ; […] la somme de quatre mil cinq cents deux livres […] seroit forny audit Moyel ou aux porteur de la quittance par lesdits propriétaires, fermiers ou commis au preposer chacun endroit soy dans les trois jours après la signification qui leurs en sera faite […] sous peine du quadruple et faute de se faire dans le dit temps.* »[197]

C'est à cette occasion qu'Anne Bailly, l'épouse de Jean II de la Croix de Chevrières, rappelle que les bénéfices perçus sont le fruit des deux péages -Pizançon et Charmagnieu- et que donc seul le fruit de la part domaniale du péage de Pizançon peut être réclamé par le roi, en aucun cas celui du péage de Charmagnieu.[198]

2 - Nature des taxes et pression fiscale.

A/ Routes et fleuves, différences des marchandises transportées

Les tarifs du péage par terre perçus sur le pont de Romans, permettent de distinguer les marchandises utilisant la voie fluviale de la voie terrestre. On note pour principale différence, le transport des animaux qui semble essentiellement se faire par voir terrestre, ainsi que le transport de denrées en trop faible quantité pour nécessiter des embarcations. Seuls les bœufs ou les chevaux employés aux hallages des bateaux transitent par voie d'eau, mais ceux-ci ne semblent jamais être taxés. Le péage par terre du Bourg de péage de Pizançon est donc essentiellement perçu sur les animaux et marchandises, destinés à être vendus lors des foires de la ville de Romans, comme nous le montre l'article sept des tarifs :

« Pour chaque cheval, jument, mulet ou mulle 6 sols : il est vray que ce droit par terre sur cette nature d'annimaux qui traversent par le pont sur la rivière de l' Izere de bourg de péage de Pisançon à Romans pour aller au foires et marchées de la ville de Romans… ».[199]

[197] ADI, Cote 29 J 137.
[198] ADI, Cote 29 J 137.
[199] ADI, Cote 29 J 142, Questionnaire sur les péages.

Depuis que deux nouvelles foires furent accordées par Henri IV en 1593[200], la ville profita pendant toute l'époque moderne de trois temps d'échanges commerciaux importants.
La route sur laquelle est perçu ce droit, dessert également la ville de Beaucroissant, où se tient chaque année une foire de renommée internationale depuis l'époque médiévale. La plupart des marchands du sud de la France se rendant dans ce lieu transitent par Bourg de Péage et s'acquittent donc du droit de péage.

En plus de taxes sur les bétails et les marchandises, un droit corporel, qui paraît bien singulier aujourd'hui, peut également être exigé sur le péage par terre. En Alsace, mais aussi dans le lyonnais, le Languedoc et le Dauphiné, les péages taxaient les Juifs mais également leurs biens.[201] Les tarifs des péages de Pizançon et Grenoble en font mention : *« art XVIII, pour chaque Juif 10 deniers »*[202], *« art XIV, pour chaque Juifs à pied 5 sols. Art XV, pour chaque Juif à cheval 1à sols. »*[203]. Un questionnaire de 1751 sur le péage domanial de Pizançon indique que la taxe corporelle portant sur les juifs n'a cependant jamais été perçue par les fermiers ou régisseurs responsables du péage engagés par la famille de la Croix de Chevrières.[204] Les Juifs ont été finalement exemptés de ce droit par un édit royal datant de 1784 et le parlement de Grenoble fut le troisième du royaume à l'enregistrer, le 5 mars de la même année.[205]

Si certaines marchandises sont acheminées exclusivement par voies terrestres ou par voie d'eau, d'autres se partagent les deux modes de transport, comme c'est les cas du produit des industries drapières de la ville de Romans :

« *La majeur partie des bales de laines qui montent tant sur la rivière que par terre s'arrête en partie à Romans et en partie au Bourg de péage de Pisançon qui sont destinées et conservées pour les fabrique de draperies…* » [206].

---

[200] André Lacroix, *Romans et le Bourg-de-Péage avant 1790*, Marseille, Lafitte Reprints, 1978, p. 308.
[201] David Feuerwerker, « L'abolition du péage corporel en France », *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, 1962, Volume 17, Numéro 5, pp. 857-872.
[202] ADI, Cote 29 J 14.
[203] BMG, Cote R.1310, Mémoire pour Pierre Jomaron, droguiste à Grenoble, Syndic général des corps, des marchands, Arts et Métiers contre Philippe Jomaron, fermier du péage de cette ville. A noter la présence d'une copie des tarifs de 1724 du droit de pontonage perçut par les consuls de la ville.
[204] ADI, Cote 29 J 142 : Questionnaire sur les péages, 1751.
[205] David Feuerwerker, ibid.
[206] ADI, Cote 29 J 142.

Les matières premières provenaient des villes avoisinantes, mais également de régions plus lointaines comme le Languedoc ou encore l'Espagne.[207]

Les boissons comme le vin, peuvent aussi bien se transporter par eau, comme nous l'avons montré dans le chapitre précédent, que par terre : *« Ce droit est du par eau et par terre. Sur les tonneaux rempli de vin qui passent sur la rivière et par terre qui passent sur le pont de Romans »*[208].

Les taxes portées sur l'ensemble des produits transportés, sont au cours de l'époque moderne, considérées peu à peu comme un frein au commerce et à l'économie.

B/ Etude de la pression fiscale sur le bétail et les marchandises.

Dans son étude sur le Rhône au Moyen-âge, Jacques Rossiaud,[209] dénombre sur l'Isère pas moins d'une quinzaine de péages. Au XVIIIème siècle, chaque péage possède ses propres tarifs d'imposition, mais ces derniers doivent être examinés par la chambre des comptes de Grenoble et approuvés par la commission des péages lors des différentes vérifications. Pour une même marchandise, les taxes peuvent être proches mais également évoluer sensiblement selon les péages traversés. Si on prend comme exemple une charge[210] de fer, la taxation est sensiblement différente puisqu'elle s'élève à 4 deniers par charge au péage de Pizançon et à 3 deniers par charge à celui de Grenoble. On constate cependant des variations encore plus importantes entre les deux péages, comme par exemple la taxe appliquée à une charge de poisson frais. Au péage de Charmagnieu, elle est égale à 2 sols 6 deniers[211], alors qu'au péage de Grenoble elle s'élève à seulement 1 sol[212] . La taxe sur le même produit peut donc être presque trois fois supérieure d'un péage à l'autre.

Comme pour le péage par eau que nous avons étudié dans le chapitre précédent, la taxe concerne à la fois le moyen de transport et les marchandises transportées. Le questionnaire sur

[207] André Lacroix, op.cit, p. 305.
[208] ADI, Cote 29 J 142.
[209] Jacques Rossiaud, *Le Rhône au Moyen Âge : histoire et représentations d'un fleuve européen*, Paris, Aubier, 2007.
[210] Nous prenons come référence la charge de l'Isère qui est égale à 100 kg.
[211] ADI, Cote 29 J 136.
[212] BMG, Cote R.1310.

le péage domanial de Pizançon[213] relève les différents tarifs pratiqués par eau et par terre. Les articles XX et XXI indiquent la taxe prélevée sur *« chaque chariole 12 deniers, chaque charrette 10 deniers. »* et montrent ainsi une taxation sur les moyens de transport qui varie selon leur capacité. Il en va de même par eau ou, en plus de la taxation sur les marchandises, on taxe également les bateaux en fonction de leur taille. Il existe également une taxe sur les bateaux neufs, « *le droit de neuveté* » : « *Pour chacun bateau neuf montant ou descendant ladite rivière grand ou petit pour une fois pour chacun pied de largeur un gros et demi. Pour bateau clos pour une fois tant seulement pour chacun pied deux sols* »[214]

D'après l'extrait des pancartes des tarifs de 1578 pour le péage de Charmagnieu, nous pouvons distinguer deux modes de prélèvement. La taxe peut être fixe *« pour chacune charge de poisson frais ou salé ½ gros. »* mais peut également être progressive *« Pour chaqu'un razel des pieces dessusdites desquelles et trouvé plus grand nombre que de cinq douzaine, pour chasqu'une douzaine apres lesdites cinq douzaines 1 ¼ poivre ou pour la valeur de trois sols »*.[215] Les tarifs du même péage en 1613 restent identiques à celui de 1568, malgré quelques simplifications.[216]

En prenant comme référence les prix en vigueur aux foires de Romans pour le mois de janvier de l'année 1751[217] nous avons pu calculer la pression fiscale du péage exercée sur le bétail qui transite par le pont. Pour réaliser ce calcul, nous avons dans un premier temps converti les prix des animaux en deniers car la taxe au péage s'exprime dans cette unité. En 1751, un bœuf adulte apprêté pour les travaux, coûte 31680 deniers et la taxe prélevée sur cet animal, est de six deniers. Le montant de la taxe sur le bœuf représente donc 0,018% de sa valeur.
Nous suivons la même démarche pour le calcul de la pression fiscale exercée sur les autres bestiaux qui traversent le pont. La taxe exercée sur un porc vendu 72 livres à la foire de Romans représente 0,005% de sa valeur marchande. La taxe appliquée sur un veau dont le Prix est de 17 livres représente 0.025% de son prix. Un mouton vendu 22 livres 10 sols est taxé à hauteur de 0,18% de son prix.

[213] ADI, Cote 29 J 142.
[214] ADI, Cote 29 J 136, Tarif du péage en 1613.
[215] ADI, Cote 29 J 150, Tarif du péage en 1578.
[216] ADI, Cote 29 J 136, Tarif des péages de Pizançon et Charmagnieu en 1613.
[217] ADI, Cote 2 C 64.

Cette comparaison entre la taxe et le prix permet d'avoir une évaluation de la pression fiscale locale exercée sur ces différents animaux. Dans l'ensemble, cette taxation parait faible et montre, pour les cas étudiés, a un maximum de 0.18 % du prix de l'animal.

Enfin, pour le froment, la pression fiscale est de 0,03% de sa valeur. Le prix du froment étant sujet à de fortes fluctuations, ce calcul a été réalisé avec l'indice de la mercuriale de l'année durant laquelle a été établi le questionnaire du péage.

3 - Le péage, recettes et bénéficiaires.

A/ Distinction des différents bénéfices et rentabilité du fermage.

Avant d'aborder l'analyse des données financières des différentes sources, il doit être précisé un certain nombre de points, car la notion de bénéfice peut désigner plusieurs choses. C'est d'abord, le bénéfice brut du péage effectivement perçu par le péager et relevé sur les comptes journaliers et certains livres de compte. C'est également le bénéfice net versé à la famille de la Croix de Chevrières, que l'on retrouve dans les différents contrats de fermage. C'est aussi, enfin, ce que touche le fermier après déduction du prix du contrat et des frais engagés par la perception.

Même le bénéfice net perçu par la famille de la croix de Chevrières ne peut être établi avec certitude : il faut en effet rappeler que le péage de Pizançon est en partie domanial et nous n'avons aucune source qui nous permet de savoir quel est le pourcentage des bénéfices attribués au roi sur le prix du fermage versé à la famille de la Croix de Chevrières.

Il y a aussi lieu de faire des distinctions concernant les bénéfices bruts du péage de Pizançon et Charmagnieu. Nous rappelons qu'il existe en tout, quatre péages : deux par voies d'eau, couplés ensemble, et deux par voie de terre, celui du pont de Bourg de Péage de Pizançon, également associé aux péages par voie d'eau, et un autre, de taille mineure, dont nous ne pouvons pas localiser l'emplacement.

Les revenus dont nous avons le détail concernent uniquement les péages par voie d'eau. Il est cependant possible, par déduction, d'estimer la somme minimum que rapporte le péage du pont. En effet, s'il est tout à fait envisageable que le péager perde parfois de l'argent vis-à-vis

des frais engagés par la perception et le coût du contrat de fermage, cela ne peut être permanent : sinon personne ne se proposerait comme fermier.

Ainsi, disposant des revenus bruts du péage qui sont inscrits sur les comptes journaliers et du prix du contrat de fermage, nous pouvons réaliser une estimation du revenu brut minimum que rapporte le péage par terre. Nous prenons comme exemple l'année 1734 où nous disposons simultanément du prix du fermage et des revenus bruts inscrits sur les comptes journaliers. Le contrat de fermage s'élève cette année là, à 1750 livres, plus un quintal de savon et un quintal de plomb[218].

A la somme de 1750 livres que le fermier doit débourser, s'ajoute les frais des commis qui perçoivent matériellement les taxes. On compte au minimum deux personnes (une située sur le pont et une autre sur la rivière), peut-être plus. En ne prenant que deux personnes, payées à hauteur de 10 sols par jour[219], cela représente un coût avoisinant les 300 livres annuelles.[220]

Pour l'année 1734, les bénéfices bruts du péage par eau sont de 1083 livres. Nous soustrayons donc les bénéfices bruts au prix du contrat : 1750 – 1083 = 667 livres. Il faut ajouter les dépenses liées aux frais de perception : 300 livres. Ainsi, le péage du pont doit rapporter au minimum 967 livres, somme à partir de laquelle le fermier commence à faire un bénéfice réel. Cette estimation doit selon nous, être revue à la hausse compte tenu du supplément en nature indiqué dans le contrat de fermage, qui n'est pas pris en compte ici.

B/ La rentabilité des péages.

Deux sources nous permettent de connaitre le bénéfice brut du péage, c'est-à-dire ce que rapporte le prélèvement des taxes avant les différentes ponctions. En étudiant les comptes journaliers ainsi que les livres de comptes, nous pouvons montrer l'évolution des bénéfices entre 1621 et 1734.

[218] N'ayant pas les tarifs de ces marchandises pour cette année là, il n'a pas été possible de déterminer leur valeur marchande. Elle n'a donc pas été prise en compte. A titre d'information la valeur marchande des avantages en nature pour l'année 1705 s'élevait à 640 livres.

[219] Tarifs cités par Jean Yves Grenier, *L'économie d'ancien régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p. 248. : « les meilleurs ouvriers compagnons à 2 ou 3 livres tournois, ceux qui vont à la journée, à 10 sols, les manœuvres qui gagnent moins de dix sols. »

[220] Nous avons pris 313 jours de travail, en décomptant les dimanches.

A l'époque moderne, le poids en or contenu dans une livre tournois diminue fortement : la dévaluation de la livre tournois est régulière, passant de 1,46 gr en 1600 à 0,31 gr en 1734. Travaillant sur une très longue période, il est nécessaire de prendre en compte cette variation. Nous pouvons ainsi calculer l'évolution des bénéfices en fonction de la dévaluation de la livre tournois[221], en l'exprimant en masse d'or.

Il est également possible de procéder au calcul de l'évolution des bénéfices réels en exprimant ces derniers en livres constantes de 1621, livres constantes basées sur le prix du froment, denrée de base dans l'alimentation de l'Ancien Régime.[222] Pour effectuer cette conversion nous avons utilisé les mercuriales de la ville de Grenoble.[223]

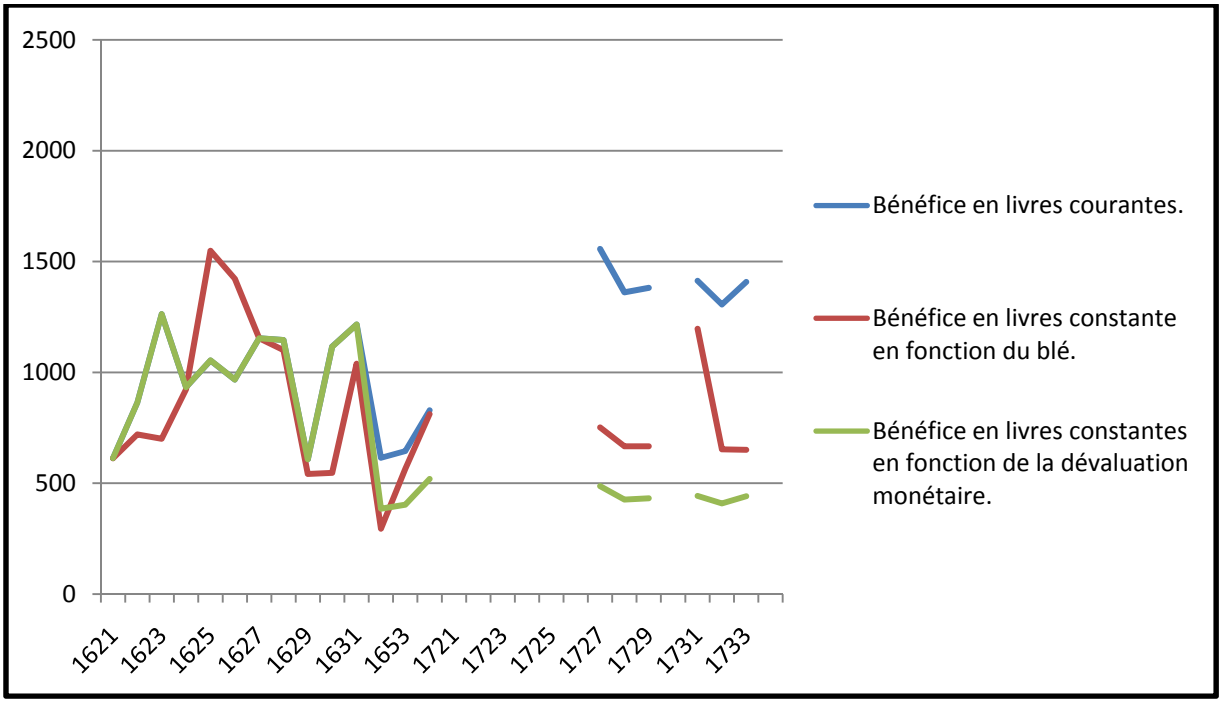


Tableau : Evolution du bénéfice des péages fluviaux de 1621 à 1631, 1652,1654 et de 1721 à 1734.

Précisons tout d'abord que les bénéfices des péages par eau de Pizançon sont très faibles à l'échelle de l'ensemble des péages du royaume : sur le Rhône les péages enregistrent des bénéfices vingt à trente fois plus élevés, parfois plus. [224]

L'analyse du graphique nous permet de constater une hausse globale des bénéfices en valeur courante des péages par eau de Pizançon et Charmagnieu (*courbe bleue*).[225] Cette évolution est

[221] Nous nous basons sur la table réalisée par Natalis de Wailly.
[222] Pierre Goubert, *Beauvais et le Beauvaisis 1600 à 1730 : contribution à l'histoire sociale de la France du XVIIIème siècle*, Paris, Editions HESS, 1982.
[223] AMG, Cote HH 10 (1731-) et ADI, Cote 2 J 351, relevé effectué par Monsieur Lartouche.
[224] Anne Conchon, op. cit. Carte pp .95-96.

marquée par de fortes variations annuelles : en 1621, les bénéfices sont de 613 livres, puis grimpent à 864 livres l'année d'après et à 1263 livres l'année suivante. En deux ans, les bénéfices varient du simple au double. Des variations d'une même ampleur sont constatées à la baisse cette fois, entre 1628 et 1629 avec entre les deux, des variations moindres. Sur l'ensemble de la période, les bénéfices du péage augmentent sensiblement : la moyenne des années 1621-1631 est de 764 livres, celle des années 1727-1729 et 1731-1733 est de 1404 livres, soit approximativement le double.

Cependant, cette hausse en valeur courante ne doit pas cacher une baisse des taxes perçues en livres constantes confirmée par l'inflation du prix du froment et accompagnée d'une dévaluation monétaire de la livre (courbes rouge et verte).

[225] Entre 1621 et 1631 la courbe en livre courante (en bleu) est recouverte par la courbe en livre constante selon le poids d'or (en vert) car il n'y a pas de dévaluation durant cette période.

CHAPITRE 6 - Le Péage de Charmagnieu : fonctionnement et remise en cause.

1 - Le fonctionnement des péages.

Le fonctionnement des péages de Charmagnieu et de Pizançon n'est pas différent de celui des autres droits. Détenus par une famille noble, leur fonctionnement est assuré par l'emploi d'un fermier qui, à son tour, emploie quelques personnes. La relation entre les propriétaires du péage et le fermier repose sur l'établissement d'un contrat juridique. L'étude de ces contrats permet de connaître les liens qui unissent les uns aux autres, mais parfois aussi les tensions qui peuvent exister entre eux.

A/ Les lieux et les acteurs.

Nous avons retrouvé treize contrats portant sur le fermage des péages de Charmagnieu et Pizançon[226]. Tous sont passés devant un notaire royal de la ville de Romans. Les contrats sont signés dans trois lieux distincts, quand il s'agit d'un simple contrat, ils peuvent être signés dans le château du seigneur à Pizançon, comme ce fut le cas en 1686. *« […] fait et stipulé audit lieu de Pisançon dans le château de mondit seigneur de pisançon… ».* Ces derniers peuvent également se conclure dans le bureau du notaire ou en sa demeure. *« […] fait et stipullé audit Bourg estude de moy le notaire… ».*

Parfois les accords passés entre les parties concernent l'intervention d'une tierce personne qui se porte garante d'un receveur se trouvant dans une difficulté ou incapacité de payement. Dans ce cas, le présent acte est signé devant le notaire mais aussi devant un juge. *« […] ainsi passe sobmettans obligeant et remontrant fait audit Romans dans la maison demonsieur mestre Imber Brenier conseiller du roy juge royal dudit Romans… ».*

Ces changements de lieu semblent suivre une logique chronologique. Les contrats du XVIIème siècle sont passés dans la demeure seigneuriale alors que ceux du XVIIIème sont actés au bureau du notaire ou du juge. Si la présence du notaire est toujours attestée, cette évolution montre un changement du lieu d'officialisation des actes juridiques concernant les péages et une perte du pouvoir seigneurial au profit des juridictions d'Etat.

[226] L'ensemble des sources présentées dans cette partie est issues des archives départementales de l'Isère, Cote 29 142, Arrentement des péages (1613-1713) et arrentement des péages (1721-1746).

Quel que soit le lieu où se déroule la signature des différents actes, ces transactions se font en présences de différents acteurs. Les deux parties que constituent le propriétaire et le receveur sont parfois accompagnées de témoins. Les différents employés qui se proposent de lever les péages n'exercent pas seulement la fonction de fermier[227].

Date du contrat	Type de contrat	Prix rente	Péage concédé	Noms des fermiers	Professions	Lieu d'exercices
1613	Ferme	x	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Pierre Antoine Vommanet	?	Saint Eulalie
1651	Ferme	x	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Antoyne Giraud	Marchand	Romans
1654	Ferme	x	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Antoyne Giraud	Marchand	Romans
1655	Ferme	x	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Bonnet Courbus	Cordonnier	Romans
1660	Ferme	x	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Antoyne Giraud	Marchand	Ind.
1686	Ferme	1600 livres / an	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Pierre Robin	Marchand	Romans
1686	Ferme	200 livres / an Un tonneau de vin de l'Hermitage de la teneur de 3 charges	Terre Pizançon	Claude Grosset	Marchand	Romans
1690	Ferme	x	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Pierre Robin	Marchand	Romans
1705	Ferme	1650 livres / an 15charges de vin, ½ quintal de sucre et ½ quintal savon noir	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Pierre Fayolle (1707, caution Jean Ferrand)	Marchand	Bourg péage de Pizançon
1713	Ferme	1800 livres / an 2 tonneaux vin 3	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Antoine et Alexandre Mortillet	Chirurgien	Ind.

[227] Nous entendons par fermier, une personne qui régit un bien par l'intermédiaire d'un contrat de fermage. Nous expliquerons plus amplement ce terme dans la suite de notre développement.

		charges pièce				
1721	Régie		Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Pierre Allier (caution Jacques Allier, Père)	Charpentier	Romans
1734	Ferme	1750 livres / an 1quintal de savon, 1 quintal de plomb	Terre et eau Pizançon et Charmagnieu	Jacques Allier	Charpentier	Romans
1746	Régie		Terre et eau Pizançon	Melchior La croix	?	Romans

Tableau réalisé d'après les différents contrats d'arrentements des péages

Les différents contrats conclus par neuf personnes distinctes, font état de sept fermiers exerçant également la profession de marchand, les autres receveurs exerçant le métier de cordonnier, chirurgien et de maître-charpentier. La prédominance des receveurs exerçant la profession de marchand s'explique par le fait qu'une connaissance rudimentaire de l'écriture et du calcul est nécessaire pour permettre la tenue des registres et comptes journaliers de perceptions. Les autres fermiers ont un statut d'artisan ou une profession médicale, et ont donc des capacités, de lecture, écriture et calcul, similaires.

L'espace de recrutement de ces fermiers est local. Ils sont tous originaires de la ville de Romans, sauf un fermier qui est originaire de Sainte Eulalie[228]. Ce faible espace de recrutement peut s'expliquer par l'importance du réseau social local pour la prise en charge du péage.
Dans son ouvrage consacré à la biographie d'un fermier, Olivier Zeller montre bien l'importance du réseau et des connaissances pour connaitre une ascension sociale.[229]
Les témoins présents lors des différentes transactions ont des statuts divers. Tout d'abord, certains contrats montrent la présence de témoins institutionnels. Le contrat passé en 1686 indique la présence du procureur de Bourg de péage de Pizançon et du juge royal :

« *presance de monsieur mestre Imbert Bernier conseiller du roi juge royal de ladite ville de Romans et le sieur Jean Beaumont procureur d'office dudit Bourg de péage de Pisançon temoins requis…* »

[228] Nous supposons qu'il s'agit de l'actuelle commune de Sainte Eulalie en Royans : commune située dans le département de la Drome.
[229] Olivier Zeller, « Une biographie de fermier général », *Histoire, économie & société*, 1996, Volume 15, Numéro 2, pp. 245-280.

Les contrats de 1705 et 1707 révèlent la présence du prêtre et vicaire de Pizançon : « […] *presans messire Jacques Perrier prestre et vicaire du dit Pizançon et Saint Bartellemy…* ». D'autres témoins peuvent intervenir lors des actes passés pour la levée du péage, certains d'entre eux sont les employés personnels du seigneur.
En 1680, lors du contrat d'arrentement passé entre Gabriel De la Croix de Chevrières et Pierre Robin, on note comme témoins, le secrétaire du seigneur ainsi que son serviteur :

« […] en presance du sieur Jean Chavannier secretaire de mondit seigneur et Estienne de Barbe confirmer deumerant au servisse dudit Seigneur… » .

La présence de témoins relevant des services du seigneur n'est attestée que lors de cette transaction. Les témoins peuvent également être d'anciens fermiers : c'est le cas d'un contrat passé en 1705 avec Pierre Fayolle qui montre la présence de Claude Gosset, qui fut fermier des péages par terre de Pizançon entre 1686-1690.
Enfin les dernières personnes qui interviennent lors des contrats sont les proches de la famille du receveur qui peuvent parfois se porter garants lorsque celui-ci a des difficultés à honorer les termes des contrats. Ainsi, en 1707 Jean Ferrand, serrurier de la ville de Romans, se porte garant de son beau-père qui avait en charge la levée du péage depuis l'année 1705. Mais parfois un garant peut intervenir dès la signature du contrat. « *[…] le sieur Mortiller cest rendu caution dudit sieur Alexandre son fils…* ». Il est probable qu'Antoine Mortiller se déclare garant de son fils pour simplement l'aider à reprendre ce fermage.[230]

L'ensemble des acteurs voit leurs relations encadrées et régies par des contrats juridiques dans lesquels la seule et principale évolution perceptible est le renforcement du pouvoir central au détriment du propriétaire du péage, les lieux de signature des contrats passant du domicile du seigneur à celui d'un juge ou d'un notaire dépendant de l'administration royale.

B/ Les différents contrats qui régissent la levée du péage.

Les actes qui régissent le prélèvement des péages de Charmagnieu et Pizançon passés entre les années 1613 et1734 révèlent l'existence de deux formes d'engagement. La forme de

[230] Fernand Braudel et Ernest la brousse, *Histoire économique et sociale de l'ancien régime*, tome II, Paris, Quadrige Presses Universitaires de France, 1970.

contrat la plus utilisée est le fermage puisqu'elle concerne onze des treize actes retrouvés. Ce type de contrat est le plus utilisé sous l'ancien régime. On le retrouve d'ailleurs dans l'adjudication des bacs sur l'Isère. Il consiste en ce que le receveur du péage verse une rente annuelle au propriétaire pour pouvoir ensuite bénéficier des fruits du péage. Le prix annuel des rentes était alors calculé selon les bénéfices moyens obtenus par la perception du péage. Le fermage permet donc à la famille De la Croix de Chevrières d'obtenir un revenu annuel fixe et constant. Dans ce type de contrat, le fermier a tout intérêt à établir une perception rigoureuse du droit de péage pour pouvoir rentrer dans ses frais au plus tôt pour faire un maximum de bénéfices. Cela dégage également le propriétaire du péage du risque, durant les années de crise, de voir son revenu diminuer.

Le paiement du prix du fermage peut être uniquement constitué d'une somme d'argent, mais également parfois d'un règlement mixte combinant espèces et avantages en nature. C'est le cas des contrats établis en 1686, 1705, 1713 et 1734. Pour exemple, ce dernier stipule, en plus d'une somme de 1750 livres tournois, le versement annuel d'un demi-quintal de sucre et d'un demi-quintal de savon noir :

« *[…] moyenant le pris et somme pour chacune année de seize cent cinquante livres payables […] suivant ainsi continuent pendant ladite ferme autre laquelle somme de seize cent cinquante livres ledit sieur fayolle donnera encore chacune année a mondit seigneur le president de Pisançon quinze charges de vin du meillheur de languedoc mesure de Romans […] Pus donnera encore ledit fermier a mondit seigneur aussy chacune année au retour de la foyre de Beaucaire demy quintal de surcre fin et demy quintal de savon noire*[231]*…* ».

La nature du paiement du fermage est en cela identique au mode de règlement des biens fonciers à l'époque moderne, qui se constitue généralement d'une somme en argent et de biens en nature.[232]

En étudiant l'ensemble des actes, nous pouvons constater que les marchandises qui constituent la part en nature de la rente, varient. En 1686, la part en nature du contrat passé avec Pierre Robyn s'élève à « *un tonneau de vin de lhermitage de taing de la teneur de trois charges* … »

[231] Savon réalisé à base d'huile et d'olives noires broyées.

[232] Gérard Béaur, « Le marché foncier éclaté : Les modes de transmission du patrimoine sous l'Ancien Régime », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1991, Volume 46, Numéro 1, pp. 189-203.

En 1705, elle comprenait *« quinze charges de vin du Languedoc […] un demy quintal de Sucre et un demy quintal savon. »* En 1713, la demande en nature était de *« deux tonnaux de vin de trois charges piece moitye vin blanc de Condrieu et autre moitye de vin de Vienne ou de Languedoc… ».* La description des différentes localisations des marchandises montre la précision de la demande en nature formulée par la famille de la Croix de Chevrières.

Les contrats de fermages permettent au receveur de s'acquitter du prix du fermage en deux échéances distinctes. La durée entre les échéances varie selon les contrats. Claude Grosset payait les 200 livres de sa ferme « *moitye a la fin de Paques et moityea la fin de Toussain* » alors que Pierre Robyn devait payer au propriétaire du péage l'ensemble des 1600 livres lors du mois d'août. Il devait s'acquitter de 1000 livres le six et de 600 livres le vingt-neuf août de chaque année.[233] Enfin Antoine et Alexandre Martillet devaient s'affranchir de la ferme du péage à raison de 900 livres le 15 du mois d'août et de la même somme à la mi-janvier. Ainsi, nous pouvons noter que les échéances des contrats sont parfois rythmées par les fêtes religieuses. La diversité des dates d'échéances semble montrer l'absence de règles strictes dans ce domaine.

Le deuxième mode de contrat passé entre la famille de la Croix de Chevrières et leurs receveurs est la régie. Il permet au fermier d'exploiter le péage sans avoir à payer au propriétaire une rente annuelle. Ce dernier défalque directement des taxes enregistrées le pourcentage qui lui revient, même s'il est envisageable qu'il ne touche concrètement cette somme à une autre date. Les contrats précisent ici le pourcentage perçu : « *[…] ce retiendra sur lesdits droit pour sa pension et retribution la somme de deux sols pour livres du produit…* ». Par ce contrat, Jacques Allier, le fermier du péage, peut s'octroyer la somme de deux sols pour chaque livre perçue sur la rivière. Contrairement à l'affermage, la régie permettait aux propriétaires des péages les plus lucratifs, de contrôler d'avantage la perception et de toucher les bénéfices de ce dernier.[234] Anne Conchon explique également que ce mode de contrat était d'avantage utilisé en tant de guerre par les péagers du Rhône. Certains mariniers délaissaient un temps la mer devenue trop dangereuse, et s'adonnaient au commerce intérieur qui était alors beaucoup plus sur.[235]

[233] ADI, Cote 29 J.
[234] Anne Conchon, op. cit. p. 65.
[235] Anne Conchon, ibid.

Ce mode d'exploitation était plus risqué pour le propriétaire qui devait prendre davantage de précaution envers son fermier pour que celui ci reverse bien l'intégralité du bénéfice dû. Dans son contrat de 1721, Jacques Allier se voit bien préciser la façon dont il doit tenir les comptes du péage :

« *Nous Jean Bernard De la Croix de Chevrières […] auroi commi et donner pouvoir à Pierre Allier charpentiers de la ville de Romans d'exiger ledit droit de nos péages de Pizançon et Charmagnieu sur la riviére de l'Izére et d'establir a cet effet un bureau de recette audit Romans lesquels droit il escrira sur le carnet que nous luy avons remis contenant douze feuillet que nous avons cotté et sera tenu ledit Allier de nous rendre compte dudi droit des péages toutes les fois qu'il en sera par nous requis…* »

Le fait de fournir au receveur un carnet coté et appartenant aux propriétaires, révèle la volonté de ceux-ci, d'éviter les fraudes et détournements éventuels du produit du péage, que ce soit par le biais d'un arrangement passé entre le receveur et les marchands ou plus directement le détournement d'une partie des bénéfices du péage.
Ces contrats, qui sont l'expression d'une volonté de chacune des parties à tirer le plus grand bénéfice possible, peuvent parfois donner lieu à des litiges plus ou moins importants.

2 - Le fermage, un contrat parfois risqué.

Nous avons retrouvé peu de litiges entre les propriétaires et leurs receveurs, mais leur étude permet de présenter les difficultés liées à la variation des bénéfices enregistrés. Marqués par l'instabilité de la production, les échanges commerciaux sous l'ancien régime, se caractérisent souvent par d'importantes variations dans des temps très brefs. Nous comprenons donc pourquoi les fermiers des péages ont pu parfois contester la rentabilité de prélèvement du péage qui leur a été confié.

A/ La hantise des aléas.

Les aléas climatiques conditionnent les productions marchandes des sociétés de l'ancien régime. Le secteur agricole, qui est la base de l'économie, est totalement dépendant

des conditions climatiques. Le XVIIème siècle n'a pas été épargné par les difficultés climatiques, siècle qualifié de « *petit âge glaciaire* » par E. Le Roy Ladurie.[236] Les hivers rigoureux qui se sont succédés, ont parfois entrainé de forts ralentissements commerciaux. Dans son ouvrage sur l'économie française à l'époque moderne, Françoise Bayard rappelle l'exemple de la crise d'origine climatique survenue à Lyon en 1709 :

« *A la saint Nicolas 1708, il se leva un vent du Nord des plus fort que l'on ait jamais senti, mêlé de neige ; il était si impétueux qu'il renversait ceux qui portaient des mantaeux. Cela dur trois ou quatre jours. Le dégel vin ensuite, mais environ les rois ce fut encore pire…* » [237]

Durant cette période, la vallée de l'Isère connut les mêmes mésaventures. La rigueur de l'hiver de 1708 fut l'un des motifs mis en avant par Melchior Bourne pour justifier une demande d'abaissement du bail pour le droit de pontonnage détenu par la communauté de la ville de Grenoble : « *Le gels des bleds et des arbres fruitiers entraine une pertes pour plus de trois ans* »[238].

Les crises sanitaires peuvent également être un autre évènement pouvant entrainer un ralentissement du commerce et donc être objet de litiges entre les propriétaires et fermiers des péages. Les grandes épidémies sont subies par les populations. Des mesures sanitaires sont prises pour tenter de limiter la progression des infections, l'enfermement des malades et une véritable quarantaine sont généralisées à tout ou partie du royaume. De telles mesures sont difficilement conciliables avec l'activité économique et freinent, voir immobilisent les pratiques commerciales.

Lors des épizooties des bêtes à cornes, le commerce fluvial devait faire face à de nombreuses contraintes. Les arrêts du parlement de Grenoble, interdisaient aux Maîtres de bateaux ainsi qu'aux bateliers de « *faire reposer ou pâturer les bœufs », « de les sortir à l'arriver de la porte de la graille (Portes de la ville de Grenoble)* »[239]

L'ensemble des restrictions qui pèsent alors sur le trafic fluvial, diminuait la rentabilité des péages présents sur la rivière, voir les ramenait à rien. Les péages par terres étaient également touchés, les attelages de transport par terre étant traités de manière analogue :

---

[236] Emmanuel Le Roy Ladurie, *Histoire du climat depuis l'an mil*, Paris, Flammarion, 1983.

[237] Françoise Bayard et Philippe Guignet, *L'économie Française aux XVIe-XVIIe-XVIIIe siècles*, Ophrys, Paris, 1991, p. 114.

[238] BMG, Cote O.12526, Mémoire de la Réplique des consuls à Sieur Bourne.

[239] BMG, Cote O.16900, Arrêt de la cour du parlement du Dauphiné (chambre des aydes et finances), 23 septembre1744

« *Il est fait la permission aux habitants des communautés de la rive droite de l'Isère de voiturer bois et autres denrées par des attelages de bœufs ou vaches que par la présentation de certificats établis par l'officier de la communauté de départ montrant qu'il n'y ait aucuns bestiaux malades dans ladite communauté.* »[240]

Les propriétaires refusent de subir les conséquences financières de l'ensemble des aléas climatiques et sanitaires. Ils mettent donc en place des clauses les protégeant de ces risques dans les contrats : « *À tout péril risque et fortune sans histoire d'aucun rabais sauf en cas de guerre, peste ou famine qui fit cesser le commerce seulement* ».[241]
Si les litiges entre les péagers et leurs receveurs peuvent être dus à des éléments extérieurs à la pratique du péage, ils peuvent également être le fruit de décisions politiques qui diminuent sensiblement les bénéfices des fermiers.

B / Les fermiers face à l'exemption.

Les privilèges et exemptions font partie intégrante de l'économie et de la société d'ancien régime, mais ils constituent un manque à gagner pour les péagers et leurs receveurs. Ces derniers cherchent donc, dans la mesure du possible, à les limiter pour obtenir un bénéfice plus important.
Ces exemptions touchent trois catégories : les membres de la noblesse locale ou provinciale[242], les communautés religieuses et les marchandises transportées pour le compte des services du roi qui, pour le péage de Pizançon, sont essentiellement le bois et les canons pour la marine et le blé pour les troupes.
Les habitants de la ville de Romans et des bourgs alentours sont également exemptés, mais uniquement en ce qui concerne les marchandises et les biens destinés à leur usage. En 1750, un questionnaire portant sur le tarif du péage de Pizançon distingue clairement ce qui est de l'usage personnel de ce qui serait destiné au commerce. L'article XXIX stipule en effet :

[240] BMG, Cote16900.
[241] ADI, Cote 29 J.
[242] ADI, Cote 29 J 140, billet et procédures d'exemptions : nous rencontrons dans ce dossier des exemptions accordées à Lesdiguières

« *Il est vray que lesdits habitans du Bourg du péage de Pisançon et de Romans jouissent de l'exemptions de ce péage pour les denres et marchandises destinés a leurs usages…* »[243].

Dans son procès qui l'oppose aux consuls de la ville de Grenoble, Melchior Bourne motive sa demande de réduction du bail du fermage pour la tenue du péage du pont de Grenoble. Il la justifie par la multiplication des exemptions, notamment celles accordées aux Chartreux.[244]

Si les propriétaires et receveurs des péages de Charmagnieu et Pizançon acceptent bon gré malgré les privilèges accordés aux personnes, les litiges entre les fermiers et les propriétaires ont également pour origine l'augmentation progressive des exemptions. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, toutes les marchandises transitant par l'Isère ou par voie de terre ne sont pas soumises aux droits de péage. Mais la pratique de l'exemption augmente progressivement jusqu'à remettre en cause la rentabilité du péage.
En 1736, Pierre Allier, qui avait pris la ferme des péages appartenant à Louis De la Croix de Chevrières depuis neuf ans, engage un procès contre ce dernier pour exiger une réduction du bail. Les motifs de cette demande de réduction étaient nombreux. Tout d'abord, un arrêt du conseil du roi datant de 1736 venait d'exempter de droits de péage les blés et farines :

« *[…] mais le sieur Allier à continue a jouir du péage de Pisançon par eau et par terre jusquà la fin de la ferme a l'exception des droits imposés sur les bleds, grains et farine que le Roy a suppprimer par son conseil du troisieme janvier mil sept cent trante six…* ».

Lors de ce même conseil, il a également été supprimée la taxe sur le sel destiné au grenier du Roi de la ville de Grenoble :

« *Les bateaux charges de sel montant sur la riviere dizere destiné pour la savoye, comme ceux destiné pour le magazin et grenier a sel du Roy passent actuellement en franchise vu le conseil le mois de Janvier 1736 de manière que cet article ne fait aucun produit.* »

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente les grains et le sel, avec le bois, constituaient les trois marchandises les plus transportées par voie d'eau sur l'Isère. Nous comprenons donc

[243] ADI, Cote 29 J 142.
[244] BMG, Cote O.12526, Réplique des consuls à Sieur Bourne. Il s'agit d'une exemption accordée aux religieux installés dans le massif de la chartreuse.

aisément pourquoi les exemptions de ces marchandises ont pu pousser Pierre Allier à demander une réduction du bail à ferme.
Au XVIIIème, siècle les accords d'exemptions se multiplient donc. Ils peuvent être perçus comme un moyen de réduire l'influence du péage sur l'économie. Les exemptions contribuent également au démantèlement des droits péagers et donc, dans l'absolu, à l'appauvrissement de la noblesse qui perd progressivement une source de revenus non négligeable.

3 - La remise en cause du péage.

A/ Un frein à l'économie.

Le poids fiscal que les péages font peser sur les personnes et les échanges commerciaux est important. Si sur l'Isère on peut compter neuf péages entre Valence et Grenoble[245], on peut en dénombrer une cinquantaine sur l'ensemble de l'axe Rhodanien. Les bateliers sont régulièrement en opposition avec les seigneurs péagers sur la plupart des cours d'eau.
L'état de nos recherches sur cette question nous pousse à reconsidérer le rôle des bateliers sur l'Isère dans le mouvement réformateur que la royauté a engagé face aux différents droits de péage perçus sur cette rivière. Les voituriers par eau ont semble t-il joué un rôle dans ce mouvement. Sur l'Isère comme sur les autres voies navigables du royaume, cette opposition s'est effectuée de deux manières : l'une est collective et officielle, l'autre individuelle et officieuse.
L'opposition collective des voituriers d'eau s'enracine dans une pratique ancienne qui remonte à l'époque médiévale, lorsque s'organisaient les regroupements des marchands transportant des marchandises sur les grands fleuves.[246] Ainsi lors de l'enquête[247] de vérifications des péages de Charmagnieu et Pizançon, les bateliers de l'Isère ont été entendus et ont adressé à la commission chargée de statuer sur les titres, leurs observations et plaintes concernant le droit de péage étudié :

[245] Voir début du chapitre 3.
[246] Philippe Manteiller, *Histoire des marchands fréquentant la rivière de Loire*, Orléans, Jacob, 1867. Rappelons qu'entre le XVIème et XVIIIème siècle ces structures vont peu à peu s'effacer avec l'abandon du transport par les marchands et leurs spécialisations dans le commerce et le grand négoce.
[247] Qui a lieu en 1738.

« *vû aussy le mémoire envoyé au conseil par les marchands fréquentan de la rivière de l'Izere contenan leurs plaintes sur les exactions commises par la perception des droits de péage de Charmagnieu, la conclusion dudit Maboul maitre des requetes, procureur générale de sa majesté dans cette partie, vû aussy ladites décision de la commission nomée par l'arret du 29 aout mil sept cents vingt quatre autres resolu en concequence oui le rapport du sieur Orry, conseiller d'état et au conseil royal, controlleur generale des finances…* » [248].

Bien que la famille de la Croix de Chevrières n'ait pu fournir qu'une partie des pièces justificatives du droit de péage, ce sont semble t-il les contestations des bateliers qui ont motivé la commission dans sa décision de supprimer le péage de Charmagnieu. Mais, si les contestations face au droit de péage peuvent s'organiser collectivement, elles sont aussi le fruit de pratiques individuelles à travers les différentes fraudes perpétrées par les bateliers.

Si, sur la rivière de la Dordogne, Anne-Marie Cocula-Vaillières a pu enregistrer des actes de destruction des lieux de perception de droits seigneuriaux, l'opposition des bateliers isérois semble plus discrète. Les fraudes semblent nombreuses, même si leur quantification est très difficile, les différentes archives judiciaires ne rendant uniquement compte que des actes dénoncés et poursuivis.

Nos recherches ont permis de retrouver cinq cas de fraudes enregistrées à différents péages de l'Isère. Malgré un nombre limité de procédures retrouvées, nous pouvons néanmoins percevoir deux types d'actes frauduleux. Les bateliers tentent parfois de soustraire à l'imposition une partie de la marchandise en refusant de déclarer la quantité réelle des marchandises présentes dans leurs embarcations :

« *Le 27 Septembre 1675, le perceveur du péage Monsieur Grimaud avait ressu l'ordre de faire arrêter quatre bateliers des voitures de sel. Sieur Jacques Morel dit aux bateliers Antoine Jaillet de Grenoble, Louis Maguiet patron de Veurey, Antoine et Pierre Charuet patronde Saint Quentin d'arreter leur bateaux pour s'acquitter du droit du péage. Ils ont repondu qu'ils ne redescendaient rien…* »[249].

Parfois, les bateliers cachent la qualité de leurs marchandises, pour se voir appliquer une imposition moins lourde : ils peuvent ainsi faire passer des cotonnades pour un textile de moindre qualité ou faire passer de bons crus pour des vins de qualité inférieure. Les voituriers peuvent également refuser totalement la perception en passant de force au péage :

[248] ADI, Cote 29 J 78, Procès entre Louis de la Croix de Chevrières et Pierre Allier (fermier des péages).
[249] ADI, Cote 29 J 141, Procédures liées à la levée du péage, procès verbal.

« *Le 26 septembre 1751 Jacques Blanchard sur son bateau chargé de 129 sommets de cercle Au port Des buttes refusent de s'acquitter du droit de péage levé à Romans et donc passe ce dernier en fraude. Le lendemain François Bonnet, l'huissier assisté d'Antoine chanterale et de Mathieu Chasson entreprend sur ordre du conseil le séquestre des cercles.* »[250].

En cas d'arrestation, les bateliers vont jusqu'à user de la violence, qu'elle soit juste verbale ou même parfois physique pour tenter d'échapper à la justice :

« *Mais Jacques et son fils Jérôme Blanchard interviennent. Blanchard père profère des paroles atroces à l'encontre de l'huissier, et lui arrache les cercles des mains avec violence. Ce qui oblige l'huissier à se retirer avec ses témoins* »[251] et «*Les bateliers sont arrêtés après avoir causé quelques résistances.*»[252].

Cette poussée de violence peut s'expliquer par l'importance des peines encourues, qui peuvent aller jusqu'à la confiscation du matériel de travail[253], mais également à la volonté de ne pas payer des sommes qui, prises une à une, sont faibles, mais deviennent conséquentes avec la multiplication des péages et des passages.

B/ Du bénéfice privé à l'utilité publique, premiers temps de la fin des péages.

Sous le règne de Louis XIV, la France met en place une nouvelle politique économique. Pour permettre le développement des exportations, base de la théorie du mercantilisme, Colbert décide d'abaisser les charges douanières ou péagères qui pèsent sur le commerce intérieur. Le contrôle des droits de péage ou autres droits seigneuriaux perçus sur la circulation des marchandises s'organise par la mise en place de la commission des péages lors du conseil d'état du 29 aout 1724.[254] Pour vérifier les droits des propriétaires seigneuriaux, la commission

[250] ADI, Cote 7 C 262, Procédure devant la chambre des comptes, procès verbal de l'arrestation de Jacques Blanchard et son fils Jérôme suite à la fraude enregistrée au péage de Romans. ADI, Cote 7 C 223, Procédure similaire, refus de Claude Berton de se soustraire au péage du port de Rochebrune prés de Saint Nazaire. ADI, Cote 7 C 315 refus de Segun fils de s'acquitter du droit de péage de Romans.
[251] ADI, Cote 7 C 262.
[252] ADI, Cote 29 J 141.
[253] Ordonnance sur la réforme générale des eaux et forêts de 1669, Article sur les droits de péages.
[254] Pour connaître en détail l'organisation de cette commission nous renvoyons à l'ouvrage d'Anne Conchon, pp. 193-223.

des péages s'appuie sur deux principes essentiels, l'ancienneté de la propriété et la perception du droit, mais également de son utilité publique pour les péages concédés par le roi.[255]

Si officiellement, la commission est destinée à vérifier le bon droit des détenteurs de péages et à la régulation du taux d'imposition, la finalité réelle de la commission semble tout autre. En effet, les premières suppressions de péage sur l'Isère, dans la première moitié du XVIIIème siècle, concernent des péages patrimoniaux, qui ne dépendent donc pas du roi. Or, les propriétaires de ces péages n'étaient pas tenus de justifier la légitimité de ceux-ci par « l'utilité publique ». Le péage du seigneur de Sassenage, qui avait été confirmé dans son droit de péage sur l'Isère lors du conseil d'état du 21 Avril 1664 fut dépossédé de celui-ci lors du conseil du 2 Janvier 1733[256]. La famille de la Croix de Chevrières connaitra la même déconvenue lorsqu'elle verra ses droits sur le péage patrimonial de Charmagnieu supprimés par le conseil d'état de 1736. Jean Bernard de la Croix de Chevrières adresse alors aux administrateurs de la ville de Romans une demande d'indemnisation pour la suppression du péage de Charmagnieu :

« *[…] le péage dont ils joui jusqu'en 1736 que le roi en ordonna la suppression ainsi que de nombre d'autres pour favoriser le commerce*. »[257]

La noblesse n'est pas la seule touchée. Les droits de péage détenus par les ecclésiastiques sont également touchés dans la première moitié du XVIIIème siècle. L'évêque et prince de Grenoble, qui possédait un droit de pontonage dans la même ville, voit son péage supprimé par un arrêt du conseil d'état de 1737.[258]

De même, les religieux de la Grande chartreuse voient aussi disparaître leurs droits de péage en janvier et février 1741.[259] Dans les faits, les péages isérois qui sont maintenus dans la première moitié du XVIIIème siècle, sont pour la plupart, des péages dont les bénéfices sont consacrés à l'entretien des ponts et infrastructures fluviales. Celui de la ville de Grenoble, dont la perception est un droit réel concédé par le roi, est confirmé lors des vérifications de 1723 et 1749. Le péage de la communauté de Goncelin, dont les bénéfices sont également destinés à

[255] Anne Conchon, ibid, pp. 232-242. Précisons qu'elle explique que les propriétaires des péages doivent justifier de l'utilité publique de leurs péages par « les marchés ou quittances passées avec des ouvriers employés aux travaux… » nécessaires pour l'entretien des routes ou le balisage de la rivière.
[256] BMG, Cote C8683, Arrêt du conseil d'État du roi du 3 mars 1733 : ce dernier supprime le droit de péage détenu par le seigneur de Sassenage sur l'Isère dans sa seigneurie et, également, celui situé sur la rivière de la Lionne dans la seigneurie de Pont-en-Royans.
[257] ADI, Cote 29 J 125.
[258] BMG, Cote C 8683.
[259] ADI, Cote 7 C 833, Chambre des comptes : suppressions des péages en Dauphiné. Précisons que l'un des deux droits de péage est levé à Voreppe.

l'entretien du pont assurant la traversée de l'Isère, est également préservé par le pouvoir royal, tout comme le droit de pontonage dont « *les habitants et consuls de la ville de Grenoble* » sont propriétaires et dont les gains sont consacrés à l'entretien et aux réparations des ponts de la ville. La dynamique de suppression des péages sur l'Isère a la même origine que celle relevée par Anne-Marie Cocula-Vaillières dans son étude de la Dordogne [260] : la volonté du pouvoir royal de supprimer les barrières péagères à l'intérieur du royaume pour favoriser son essor économique.

[260] Anne-Marie Cocula-Vaillières, op. cit. p.180.

CONCLUSION

Cent trente ans après avoir acquis le péage de Charmagnieu, la famille de la Croix de Chevrières voit l'intégralité de ses droits supprimés par la commission des péages, en 1738. La partie domaniale du péage de Pizançon reste à leur charge, mais sa levée est de plus en plus coûteuse. En 1750, Louis de la Croix de Chevrières ne trouve plus de fermier pour en assurer la gestion.

A l'époque moderne, l'Isère modèle la physionomie de la province de différentes manières. Cours d'eau dangereux à franchir, elle renvoie les marchands sur les ponts de Grenoble ou de Romans et leurs péages. Mais, parallèlement, c'est une voie de navigation qui conditionne partiellement l'implantation des pôles d'industries. Par sa capacité à transporter rapidement, facilement et à moindre coût les marchandises les plus lourdes, elle favorise l'exportation des matières premières et produits manufacturés provenant du Dauphiné vers des destinations parfois lointaines. Les comptes journaliers du péage de Pizançon font ainsi état du passage régulier de convois de bois destinés à la marine royale de Toulon comme de produits métallurgiques et de canons réalisés aux fonderies de Saint Gervais. L'implantation de ces dernières en 1669 est d'ailleurs en grande partie due à la proximité du cours d'eau qui joue, là, un rôle de « pont » entre les deux sites.

L'étude des comptes journaliers et lettres d'exemption, montre la différence de nature qu'il y a entre les marchandises qui remontent le fleuve et celles qui le descendent. Celles qui remontent sont essentiellement des denrées alimentaires : blé, vin, huile, sel mais aussi tabac. Le blé est principalement destiné à l'approvisionnement des troupes royales de Grenoble. Le vin, lui, est destiné aux marchés de Grenoble, mais aussi parfois au monastère de la Grande Chartreuse. Le sel est expédié vers les greniers à sel de Grenoble et de Savoie, tandis que le tabac est remonté au bureau des tabacs de cette même ville.
A la descente, les principales marchandises sont des matières premières : bois, pierre, chaux, tuiles ou des produits métallurgiques : cercles, clouterie, canons. La distance entre les lieux de productions et de destinations des matières premières augmente sensiblement : en 1672, certains convois partent pour le port de Sète ou celui de Toulon alors qu'en 1628 les

chargements de bois ont pour destination Valence, La Roche de Glun ou le Pouzin. Le vin est le seul produit remontant l'Isère dont nous avons pu établir une cartographie des lieux de production. Nous avons pu voir que ceux-ci étaient très variés, de Condrieu, au Nord à Avignon, au Sud. L'analyse des pièces comptables du péage permet ainsi d'esquisser les principales productions et exportations de la province du Dauphiné, mais également de spécifier la nature et l'importance des échanges commerciaux.

Les archives du péage de Pizançon nous ont également éclairées sur son propre fonctionnement. Tout d'abord, nous avons pu voir que la famille De la Croix de Chevrières devait légitimer plusieurs fois, durant la période étudiée, son droit d'exploiter le péage de Pizançon. A chaque fois, en 1687, 1725 et 1736, elle a été obligée de présenter de nombreuses pièces justificatives prouvant l'ancienneté du droit de perception et de sa pratique, mais également sur l'ancienneté de la possession du territoire. Le péage apparaît comme un droit très contrôlé, et cela assez régulièrement. D'abord par l'intermédiaire de l'autorité provinciale en la personne de l'intendant, puis ensuite directement par l'administration royale par le biais de la commission des péages, fondée en 1724.

Concernant le fonctionnement du péage, les contrats d'exploitations que nous avons retrouvés montrent que la pratique du fermage domine nettement celle de la régie, avec onze cas sur treize. Le prix du bail de l'exploitation du péage est généralement réglé sous une forme mixte, mêlant paiement en monnaie et en nature. La majorité des fermiers étant des marchands, ceux-ci profitent de leurs déplacements sur de grandes foires comme celle de Beaucaire pour remonter les marchandises demandées par le propriétaire du péage. Les exploitants du fermage sont recrutés à une échelle locale, essentiellement la ville de Romans.

Le calcul des recettes du péage fluvial d'après les comptes journaliers, montre des variations annuelles importantes, allant parfois du simple au double à une année d'intervalle : 608 livres en 1629 et 1106 l'année suivante.

Sur l'ensemble de la période étudiée, le bénéfice annuel le plus faible est de 613 livres en 1621 et le plus fort est de 2058 livres en 1724, exprimé ici en livres courantes. Les calculs des bénéfices en livres constantes (basés, l'un, sur la dévaluation monétaire et l'autre sur l'indice du prix du blé) montrent dans les deux cas, une diminution assez sensible de la valeur des bénéfices du péage. Si, faute d'indication des quantités transportées, la pression fiscale n'a pu être calculée sur l'ensemble des marchandises qui transitent par voie d'eau, nous avons pu

l'établir pour certaines de celles qui sont déplacées par voie terrestre. Il en ressort une fourchette de taxation située entre 0,005 % et 0,03% de la valeur de la marchandise ou du bétail taxé. Si ces taux sont très faibles, il est cependant nécessaire de garder à l'esprit le caractère cumulatif des péages sur de longues distances.

L'étude du péage de Pizançon sur l'ensemble de la période met en avant un certain nombre de changements ou d'évolutions qui semblent presque tous en lien avec le développement du pouvoir royal. L'analyse des destinataires des marchandises taxées montre une importance croissante des commandes royales, que ce soit le bois et le fer destiné à la marine à la descente, le blé pour les troupes à la montée ou encore des matériaux de construction pour des canaux ou des citadelles. Si la rupture de la permanence chronologique des sources entre 1654 et 1721 ne nous permet pas, à travers et par l'étude exclusive de nos archives, de préciser la datation exacte de ce changement[261], celle-ci offre paradoxalement, par différenciation, la possibilité de constater l'ampleur de celui-ci.

La présence plus directe de l'administration royale se perçoit également avec la création de la commission des péages (1724) ou encore dans l'évolution du changement de lieu de signature des contrats de fermage : jusqu'en 1686, ceux-ci sont signés au domicile de la famille De la Croix de Chevrières, au château de Pizançon. A partir de 1705, ils sont signés au bureau d'étude du notaire royal.

De même, l'augmentation des lettres d'exemption est à la fois une perte de richesse pour le propriétaire du péage et une manifestation toujours plus grande du pouvoir royal. Ces mêmes exemptions engendrent d'ailleurs une sérieuse difficulté pour l'historien dans sa volonté de quantifier l'importance du trafic fluvial sur l'Isère et son évolution sur le long terme. En effet, si nous constatons au cours de la période étudiée une diminution constante et sensible du nombre de bateaux taxés au péage de Pizançon, nous ne pouvons déterminer le nombre de ceux qui, bien qu'ayant emprunté la rivière, n'ont pas été dénombrés sur les comptes journaliers. Toutefois, l'ampleur de la diminution du trafic fluvial sur l'Isère a selon nous une toute autre origine. Nous avons en effet précisé que durant la période étudiée un changement de vocable apparait, et cela en parfaite concordance avec la diminution constatée. Au début du XVIIème siècle, les moyens de transport sont essentiellement désignés sous le nom de « gabare ».

[261] La création du poste de secrétaire d'Etat à la marine en 1669 qui est suivie par celle d'une puissante flotte de guerre par Colbert et l'implantation de la fonderie de canons de Saint Gervais (1669) permet d'estimer à cette même date le début de ce changement.

Progressivement, le terme de « bateau » remplace le précédent pour se généraliser au XVIIIème : en 1731, 115 des 127 embarcations enregistrées dans les comptes journaliers sont des « bateaux ». Il y a donc lieu de penser que ce changement de vocable correspond à une évolution des types d'embarcation qui ont alors une capacité de charge supérieure. La baisse du nombre de bateaux n'est pas la conséquence d'un déclin du commerce fluvial sur l'Isère mais celle d'une augmentation de la capacité de charge des embarcations.
L'un des intérêts de ce mémoire aura donc été de pallier à « *l'absence de toute donnée statique [qui] ne permet[tent] pas d'apprécier l'importance réelle de ce trafic* »[262] mais également de proposer une explication de l'apparente diminution du trafic fluvial sur l'Isère durant l'époque moderne.

A l'échelle provinciale, l'étude du péage de Pizançon nous a permis de préciser l'importance de l'Isère dans la physionomie économique de la province, de caractériser les principaux flux économique qui en viennent et partent par voie d'eau. Nous avons également pu constater l'accroissement de la puissance du pouvoir royal et l'extension spatiale des circuits commerciaux. Si la suppression du péage de Pizançon est concrètement issue d'une volonté politique, la raison première de sa disparition n'est pas de cette nature. En tant qu'objet, le péage médiéval était l'expression d'un rapport de l'homme à son milieu, un rapport essentiellement *local*. Durant l'époque moderne, ce rapport change d'échelle : il devient *national*.

Par la découverte de l'augmentation des distances et des échelles commerciales, le développement de la puissance militaire de l'Etat et l'amplitude de ses commandes et échanges commerciaux, l'analyse des comptes journaliers du péage de Pizançon montre avant tout le développement d'une nouvelle composition de l'espace humain.[263] Ainsi, les péages seraient les témoins privilégiés pour étudier le *changement d'échelle du rapport que l'homme entretient à l'espace* qui, paradoxalement, aurait engendré leur suppression.

[262] René Favier, « L'Isère et son rôle dans l'économie et l'organisation de l'espace régional du XVIIe au XIXe siècle », in *Le fleuve et ses métamorphoses*, actes du colloque international tenu à l'université Lyon III-Jean Moulin les 13-14 et 20 mai 1992, Didier édition, Paris 1993, p. 187.
[263] La création de la Compagnie des Indes orientales en 1664 est un des nombreux exemples concrets de ce changement d'échelle.

BIBLIOGRAPHIE

Dictionnaires spécialisés.

BELY Lucien, *Dictionnaire de l'ancien régime*, Paris, PUF, 2006.

BRUN-DURAND Jean, *Le dictionnaire topographique du département de la Drôme*, Paris, Société d'archéologie et de statistique de la Drôme, 1891.

FURETIERE Antoine, *Dictionnaire universel*, Paris, Le Robert, 1978, Ed. originale 1690.

LARCHIVER Marcel, *Dictionnaire du monde rural : les mots du passé*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1997.

GODEFROY Frédéric, *Dictionnaire de la langue française et de ses dialectes* (Xème-XVème siècles), Paris, Librairie des sciences et des arts, 1938, Ed. originale 1881-1902.

JOURDAIN-ANNEQUIN Colette, Atlas culturel des alpes de la préhistoire à la fin du Moyen Age, Picard, Paris, 2004.

Histoire de Grenoble et du Dauphiné

CŒUR Denis, La maitrise des inondations dans la plaine de Grenoble (XVII-XX) enjeux politiques techniques et urbains, Thèse de Doctorat, René Favier (Dir.), UPMF, 2003.

FAVIER René, *Les villes du Dauphiné aux XVIIeme et XVIIIeme siècles*, Grenoble, PUG, 1993.

FAVIER René (Dir.), *Une province face à sa mémoire : Nouvelle Histoire du Dauphiné*, Grenoble, Glénat, 2007.

FONVIELLE René, *Le vieux Grenoble*, Grenoble, Roissard, 1970.

LACROIX André, *Romans et le Bourg-de-Péage avant 1790*, Marseille, Lafitte Reprints, 1978.

MAZARD Chantal (Dir.), *Dauphiné France : de la principauté indépendante à la province XVIIe et XVIIIe siècle*, Grenoble, Presses Universitaires Grenobloises, 2000.

PRUDHOME Auguste, *Histoire de Grenoble : des guerres de religions au XIXeme siècle*, Tome 2, Edition PyreMonde, Orthez, 2007.

Batellerie et transport fluvial en France

BARRIER Philippe, *La mémoire des fleuves de France*, Paris, Christian de Bartillat Ed. , 1990.

BEAUDOIN François, *Bateaux des fleuves de France*, Douarnenez, Editions de l'Estran, 1985.

CHEVRIER Hervé, *Histoire du flottage du bois sur la Cure*, Auxerre, Société des sciences historiques et naturelles de l'Yonne, Editions Burgundia, 2007.

COCULA-VAILLIERES Anne-Marie, *Un Fleuve et des hommes : les gens de la Dordogne au XVIIIème siècle*, Paris, Jules Tallandier, 1981.

DARDEL Pierre, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle*, Paris, EPHE, 1963.

DELVIT Philippe, *Le temps des bateliers*, Rennes, Editions Privat, 1999.

DUSSOURD Henriette, *Les hommes de la Loire*, Paris, Berger-Levrault, 1985.

LE SUEUR Bernard, *Mariniers. Histoire et mémoire de la batellerie artisanale*, Quimper, Chasse-marée, Tome 1, 2004.

LE SUEUR Bernard, *Mariniers. Histoire et mémoire de la batellerie artisanale*, Quimper, Chasse-marée, Tome 2, 2004.

MIQUEL Pierre, *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Paris, Editions numéro un, 1994.

ROBLIN Laurent, *Cinq siècles de transport fluvial*, Rennes, Editions Ouest-France, 2003.

MARTINET Jean-Claude, *Clamecy et ses flotteurs*, Précy-sous-Thyl, Editions de l'Armançon, 1995.

RIETH Éric, *Des bateaux et des fleuves, Archéologie de la batellerie du néolithique aux temps modernes en France*, Paris, Editions Errance, 1998.

ROSSIAUD, Jacques, *Le Rhône au Moyen Âge : histoire et représentations d'un fleuve européen*, Paris, Aubier, 2007.

Batelerie et commerce sur l'Isère

DUBOURGEAT Jean-Pierre, « Une rivière et des hommes : aperçus sur les gens de l'Isère aux XVIIIème et XIXème siècles », in *La ville et le fleuve*, colloque du 112e congrès des sociétés savantes, Lyon 21-25 avril1987, Paris, édition C.T.H.S, 1989.

FAVIER René, « La navigation sur l'Isère : dynamisme et déclin », *La lettre de Grenoble culture* numéro 37, 1 mai-15 juillet 1995, supplément pp. 1-5.

FAVIER René, « L'Isère et son rôle dans l'économie et l'organisation de l'espace régional du XVIIe au XIXe siècle », in *Le fleuve et ses métamorphoses*, actes du colloque international tenu à l'université Lyon III-Jean Moulin les 13-14 et 20 mai 1992, Didier édition, Paris 1993, pp. 182-193.

FERAND Félix, *Les voies de communication du Nord du haut Grésivaudan entre 1730 et 1850*, acte du 76ème congrès des sociétés savantes, Rennes, 1951, Paris, Imprimerie Nationale, 1951.

FERAND « Félix, Le port et l'activité économique de Goncelin (Isère) du XIe au XVIIIe siècle », Comité des travaux historiques et scientifiques *Bulletin Philologique et historique*, 1962, pp. 141-163.

FOREL Angélique, *Les gens de rivière de Veurey : acteurs de la navigation et iséroise du XVIIe au XIXe siècle*, mémoire de Maîtrise, A. Belmont (Dir.), UPMF, 1998.

PAQUET Jean, « L'Isère a longtemps orienté Grenoble vers la Méditerranée », *La lettre Grenoble culture* numéro 37, 1 mai-15 juillet 1995.

SCHRAMBACH Alain, Les origines de la navigation dans le Dauphiné et la Savoie et les bateaux sur l'Isère, *Chronique rivoise*, Grenoble, mai 1996.

Histoire économique et péages.

ANDOLF Sven, Les Péages des foires de Chalon-sur-Saône, Stockholm, Almquist och Wiksell, 1971.

BAYARD Françoise et GUIGNET Philippe, *L'économie Française aux XVIe-XVIIe-XVIIIe siècles*, Ophrys, Paris, 1991.

BEAUR Gérard, « Le marché foncier éclaté : Les modes de transmission du patrimoine sous l'Ancien Régime », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1991, Volume 46, Numéro 1, pp. 189-203.

BOUTEIL, Jeanne, *Le rachat des péages au XVIIIe siècle : d'après les papiers du Bureau des péages*, Paris : [s.n.], 1925.

BRAUDEL Fernand et LABROUSSE Ernest, *Histoire économique et sociale de l'ancien régime*, Tome II, Presses Universitaires de France, Paris, 1970.

CAHEN Léon, « Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1931, Volume 3, Numéro 12, pp. 487-518.

CHOMEL Vital, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne : un péage jurassien du XIIIème au XVIIIème siècle*, Paris, Armand-Colin, 1951.

CONCHON Anne, *Le péage en France au XVIIIe siècle : les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, 2002.

CONCHON Anne, « Droits de péage et pouvoirs sur la rivière (XVIIe-XVIIIe siècles) », Publications de la Sorbonne, *Hypothèses*, 1997/1.

DESPY, Georges, *Les tarifs de tonlieux*, Turnhout, Brepols, 1976.

GOUAISLIN André, *État des péages en France et plus particulièrement en la province de Bretagne sous l'ancien régime*, Rennes, [s.n.], 1924.

FERRAND Félix, Le port et l'activité économique de Goncelin (Isère) du XIe au XVIIIe siècle, Comité des travaux historiques et scientifiques, *Bulletin Philologique et historique*, 1962, pp. 141-163.

FEUERWERKER David, « L'abolition du péage corporel en France », *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, 1962, Volume 17, Numéro 5 pp. 857-872.

GAL Stéphane, « Guerre et prospérité en France dans la seconde moitié du XVIème siècle », *Histoire, Economie et Société*, volume 17, numéro 17-2, 1998, pp. 227-239.

GOUBERT Pierre, *Beauvais et le Beauvaisis 1600 à 1730 : contribution à l'histoire sociale de la France du XVIIIème siècle*, Paris, Editions HESS, 1982.

GRENIER Jean Yves, *L'économie d'ancien régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996.

GUILMOTO Gustave, *Etude sur les droits de navigation de la Seine de Paris à la Roche Guyon du XIème au XVIIIème siècle*, Paris, Picard, 1889.

LEON Pierre, *La naissance de l'industrie en Dauphiné (Fin XVII siècle-1869)*, Tome1, Grenoble, PUF, 1954.

ZELLER Olivier, « Une biographie de fermier général », *Histoire, économie & société*, 1996, Volume 15, Numéro 2, pp. 245 – 280.

Commerce, marchandises, denrées alimentaires.

ABAD Reynald, *Le grand marché : l'approvisionnement de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002.

ALLIX André, « Le trafic en Dauphiné à la fin du Moyen-âge », *Revue de Géographie Alpine*, 1923, Volume 11, Numéro 2, pp. 373-420.

BAYARD Françoise, « Les fermes des gabelles en France (1598-1653) » in Jean-Claude Hoquet, *Le roi le marchand et le se*l, Actes de la table ronde : L'impôt du sel en Europe au XVIIe-XVIIIe siècle. Salines royales d'Arc-et-Senans, 23-25 Septembre 1986, Lille, Presses Universitaires de Lille, 1987.

DENIS Marie-Laure, Les états du Dauphiné et la ferme du sel de la province à la fin du XVIème et au début du XVIIème siècle. *Bibliothèque de l'École des chartes*, 1994, Volume 152, Numéro 2 p. 429 – 463.

DIDIER Marcel, « Relation entre l'enfoncement du lit de l'Isère et la stabilité de ses îles dans le Grésivaudan », *Revue de Géographie Alpine*, Année 1994, Volume 82, Numéro 2, p. 147-155.

DESPLAT Christian (Dir.), Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne, actes de la XIVème Journées internationales d'histoire de l'abbaye de Flaran, septembre 1992, Toulouse : Presses universitaires du Mirail, 1996.

HOCQUET Jean-Claude, *Le sel et le pouvoir : de l'an mil à la révolution Française*, Paris, Albin Michel, 1985.

HOCQUET Jean-Claude, « Marchés et routes du sel dans les alpes (XIII-XVIIème siècle) », Actes du 116ème Congrès national des sociétés savantes. *Savoir et Région Alpine*, Paris, 1994.

KAPLAN Steven Laurence, *Le pain, le peuple et le roi : la bataille du libéralisme sous Louis XV*, Paris, Librairie académique Perrin, 1986.

LARCHIVER Marcel, *Vins, vignes et vignerons : Histoire du vignoble Français*, Paris, Librairie Arthème fayard, 1988.

LETONNELIER Gaston, « Le tabac dans le département de l'Isère », *Revue de Géographie Alpine*, 1932, Volume 20, Numéro 1, pp. 59-83.

MOINIER Bernard, « L'importance du sel dans l'histoire » in Jean-Claude Hoquet, *Le roi le marchand et le se*l, Actes de la table ronde : L'impôt du sel en Europe au XVIIe-XVIIIe siècle. Salines royales d'Arc-et-Senans, 23-25 Septembre 1986, Lille, Presses Universitaires de Lille, 1987.

LETONNELIER Gaston, « Inondations de l'Isère à Grenoble en 1740 », *Alpes*, n°51 décembre 1928

Ouvrages complémentaires.

AGARD Maurice, L'endiguement de l'Isère en Grésivaudan, *Revue de Géographie Alpine*, Volume 30, Numéro 4, 1942, pp. 701-771.

BOIS Jean pierre, *Les guerres en Europe 1494-1792*, Belin Sup, Belin, 2003.

BOURQUIN Laurent, *La noblesse dans la France moderne (XVIe-XVIIIe siècles)*, Paris, Belin Sup., 2002

COULOMB Clarisse, *Les pères de la patrie : la société parlementaire en Dauphiné au temps des lumière*s, Grenoble, Collection La pierre et l'écrit, PUG, 2006

COULOMB Clarisse, « La publicité des archives de la noblesse sous l'Ancien Régime » in *Archives familiales et noblesse provinciale : hommage à Yves Soulingeas*, Grenoble, Collection La pierre et l'écrit, PUG, 2006.

KAPLAN, Steven Laurence, *Les ventres de Paris, pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien régime*, Paris, Fayard, 1988.
LEPETIT Bernard, « L'impensable réseau. Les routes françaises avant les chemins de fer », *Réseaux*, 1986, Volume 2, Numéro 5, p. 11-29.

LE ROY LADURIE Emmanuel, *Histoire du climat depuis l'an mil*, Paris, Flammarion, 1983.

PETOT Jean, Histoire de l'administration des ponts et chaussées. 1599-1815, Paris, Librairie Marcel Rivière, 1958.

REVERDY Georges, *L'histoire des routes de France du Moyen-âge à la Révolution*, Presse de l'école des Ponts et Chaussés, Paris, 1997, pp. 237-239.

ROSSIAUD Jacques, Le Rhône au Moyen Âge : Histoires et représentations d'un fleuve européen, Paris, Aubier, 2007.

VEYRET-VERNER Germaine, « Electricité et Gaz de France de 1952 à 1960 », *Revue de Géographie Alpine*, 1961, Volume 49, Numéro 3, pp. 401-431.

VIVIAN Huguette, « L'hydrologie artificialisée de l'Isère en amont de Grenoble : Essai de quantification des impacts des aménagements », *Revue de géographie alpine*, 1994, Volume 82, Numéro 2.

TABLE DES MATIERES

Remerciements **4**

Sommaire **5**

Présentation des sources **6**

Introduction **11**

Première partie : L'Isère à l'époque moderne. **16**

Chapitre 1 : Le fleuve et son contexte. **17**

1 Présentation du Dauphiné et de l'Isère. **18**
A/ La province du Dauphiné. 18
B/ Description hydrographique du cours d'eau. 19

2 L'Isère, des bateliers aux barrages. **20**
A/ Un flux au service de l'industrie. 20
B/ Une rivière qui fut vécue. 22

3 Voies de communication et réseaux marchands. **24**
A/ Routes et chemins. 24
B/ L'importance de l'Isère. 27

Chapitre 2 Les infrastructures fluviales. **29**

1 Les voies de passages. **30**
A/ Les ponts. 30
B/ Les bacs. 31

2 Les ports, des lieux de transits. **34**
A/ Localisation. 34
B/ Des espaces disputés. 36

3 Les péages sur l'Isère. **37**
A/ Localisation des péages. 37
B/ Les installations fluviales : coût et entretiens. 38

Deuxième partie : Le péage, un point de contrôle des flux commerciaux. 42

Chapitre 3 Ce qui fonde le péage : la terre, le temps et le droit. 43

1 Les péages de Charmagnieu et Pizançon. 44
A/ Localisation de la seigneurie. 44
B/ Péages et propriétés. 45

2 Les péages, des droits à légitimer. 48
A/ Charmagnieu. 48
B/ Pizançon. 49

3 La famille de la Croix de chevrières. 51
A/ Une famille de parlementaires. 52
B/ Transmission des terres et droits seigneuriaux. 52

Chapitre 4 Une source pour l'histoire économique. 54

1 La vie du fleuve. 55
A/ Les moyens de transport. 55
B/ Les métiers et les hommes. 59

2 Les marchandises transportées. 62
A/ Matières premières et produits manufacturés. 62
B/ Les denrées alimentaires. 66

3 Le sel, un commerce fluvial par excellence. 69
A/ Le parcours du sel. 70
B/ L'organisation du transport. 71

Troisième partie : Le péage, pouvoirs et enjeux. 73

Chapitre 5 Physionomie juridique et financière. 74

1 Statut et partage des droits. 75
A/ Les distinctions juridiques. 75
B/ Entre enrichissement personnel et intérêts publics. 76

2 Nature des taxes et pression fiscale. 78
A/ Routes et fleuves : différences des marchandises transportées. 78
B/ Etude de la pression fiscale sur le bétail et les marchandises. 80

3 Le péage, recettes et bénéficiaires. 82
A/ Distinction des différents bénéfices et rentabilité du fermage. 82
B/ La rentabilité des péages. 83

Chapitre 6 Le Péage de Pizançon : fonctionnement et remise en cause. **86**

1 Le fonctionnement des péages. **87**
A/ Les lieux et les acteurs. 87
B/ Les différents contrats qui régissent la levée du péage. 90

2 Le fermage, un contrat parfois risqué. **93**
A/ La hantise des aléas. 93
B / Les fermiers face à l'exemption. 95

3 La remise en cause du péage. **97**
A/ Un frein à l'économie. 97
B/ Du bénéfice privé à l'utilité publique, premiers temps de la fin des péages. 99

Conclusion **102**

Bibliographie **106**

Tables des matières **112**

Tables des annexes **115**

Annexes **116**

TABLE DES ANNEXES

Glossaire des noms de bateaux et de marchandises. **116**

Tableau comparatif des poids et mesures sous l'Ancien Régime. **118**

Arbre généalogique de la famille De la Croix de Chevrières. **119**

Tableaux récapitulatifs des bénéfices des péages. **122**

Evolution des bénéfices bruts du péage fluvial de Pizançon. **123**

Carte : Localisation des ports sur l'Isère. **124**

Carte : Localisation des péages sur l'Isère. **125**

Carte : Localisation des bacs sur l'Isère. **126**

Comptes journaliers des recettes des péages Années 1628. **127**

Comptes journaliers des recettes des péages Année 1733. **143**

ANNEXES

Glossaire

Moyens de transports.

Barque : selon Furetière, petit bateau qui sert à passer une rivière ou a y voiturer des marchandises en petite quantité

Gabare : Selon Furetière, espèce de nacelle ou bateau en usage sur les cotes et rivières. Elles servent, particulièrement à lester ou délester les navires et la cargaison des vaisseaux. Le bateau est plat et large, et va à voile et à rames.

Radeaux : selon Furetière, assemblage de pièces de bois plates qui sert à voiturer des marchandises sur les rivières ou on ne peut naviguer avec des bateaux. Quelque uns appelle radeau, des trains de bois, de planches, de solives, de poutres que l'on lie ensemble pour les voiturées plus facilement.

Naviou : Selon Lachiver, sorte de nacelle ou de barque utilisées pour traversée ou naviguer sur les rivières.

Marchandises.

Bigons : Selon Lachiver, Pièce de bois servant à maintenir les pieds de vigne.

Cabestan : pièce de bois cylindrique destinée à additionner la force de traction de plusieurs hommes pour la tension des cordages. Tous les termes définis sont également présentés en annexe.

Chaux : selon Furetière, pierre que l'on brule dans des fours pour ensuite en faire du mortier pour bâtir.

Cercles : selon Furetière, cerceaux en fer ou pièces de bois flexible qui sert de liens pour serer et liés quelque chose. (On l'utilise pour renforcer les tonneaux).

Doubli : selon Lachiver, baguettes de bois de châtaigner entourées de torchis et disposées entre les solives composant la majorité des sols d'étage.

Doublit,**doublis** : Rang de tuiles qui s'accrochent au cours des lattes.

Fayard : selon Lachiver, une des dénominations du hêtre blanc.

Filier ou **filières** : selon Godefroy ou Lachiver, pièces de bois sur lesquels portes les chevrons d'une charpente.

Peigna ou **peignate** : selon Godefroy, casserole, chaudières ou marmites d'airain ou cuivre.

Post : Selon Godefroy, poteau ou pilier en bois.

Solive (syn **ais** ou **aix**) : selon Furetière, pièce de bois de lin ou de sciage dont on fait les planchers.

Talagognes ou **Talagonges** : nom donné aux futailles, c'est-à-dire à tout récipient en bois comme les tonneaux

Tonne : 1. Selon Lachiver, contenant en bois d'une capacité supérieur au tonneau. 2. Pierre servant à la construction d'abris ou cabane présents dans les jardins ou les vignes.

Tuf : selon Furetière, pierre à bâtir.

Veissel, **veyssel** ou **vaissel** : selon Godefroy, récipient quelconque, cuve, bassin, tonneaux…

Tableau comparatif des poids et mesure utilisées

Mesure de pesanteur sèche

Lieu d'utilisation	Nature de la marchandise	Mesure ancienne	Equivalence système métrique
Romans	Toutes	Livres poids de marc[264]	489 gramme
Romans	Toutes	Quintal	48 Kilogramme
Romans	Charbon	Une benne	4,534 décalitre
Romans	Chaux	Un muid	1,828 hectolitre
Romans	Sel	Un minot	4,200 décalitre
Romans	Bois de chauffage	Le pas	1,644 stère
Romans	Grains	1 setier	0, 841 hectolitre

Mesure pesanteur des liquides

Lieu d'utilisation	Mesure ancienne[265]	Equivalence système métrique
En Isère	Une charge	100 Litres
Romans	Un barral	15,816 Litres
Romans	Un pot	1,518 Litres

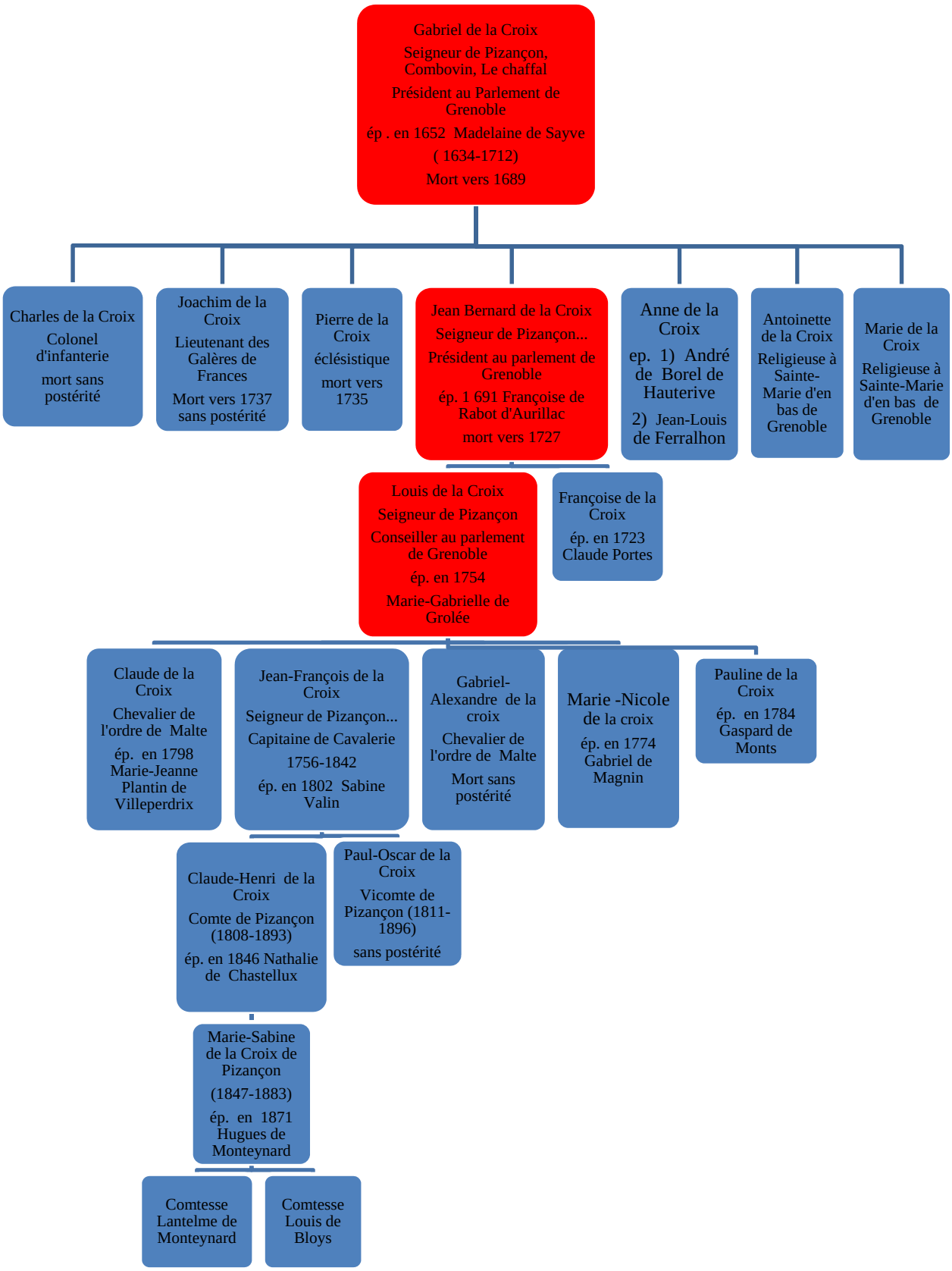
Mesure des longueurs

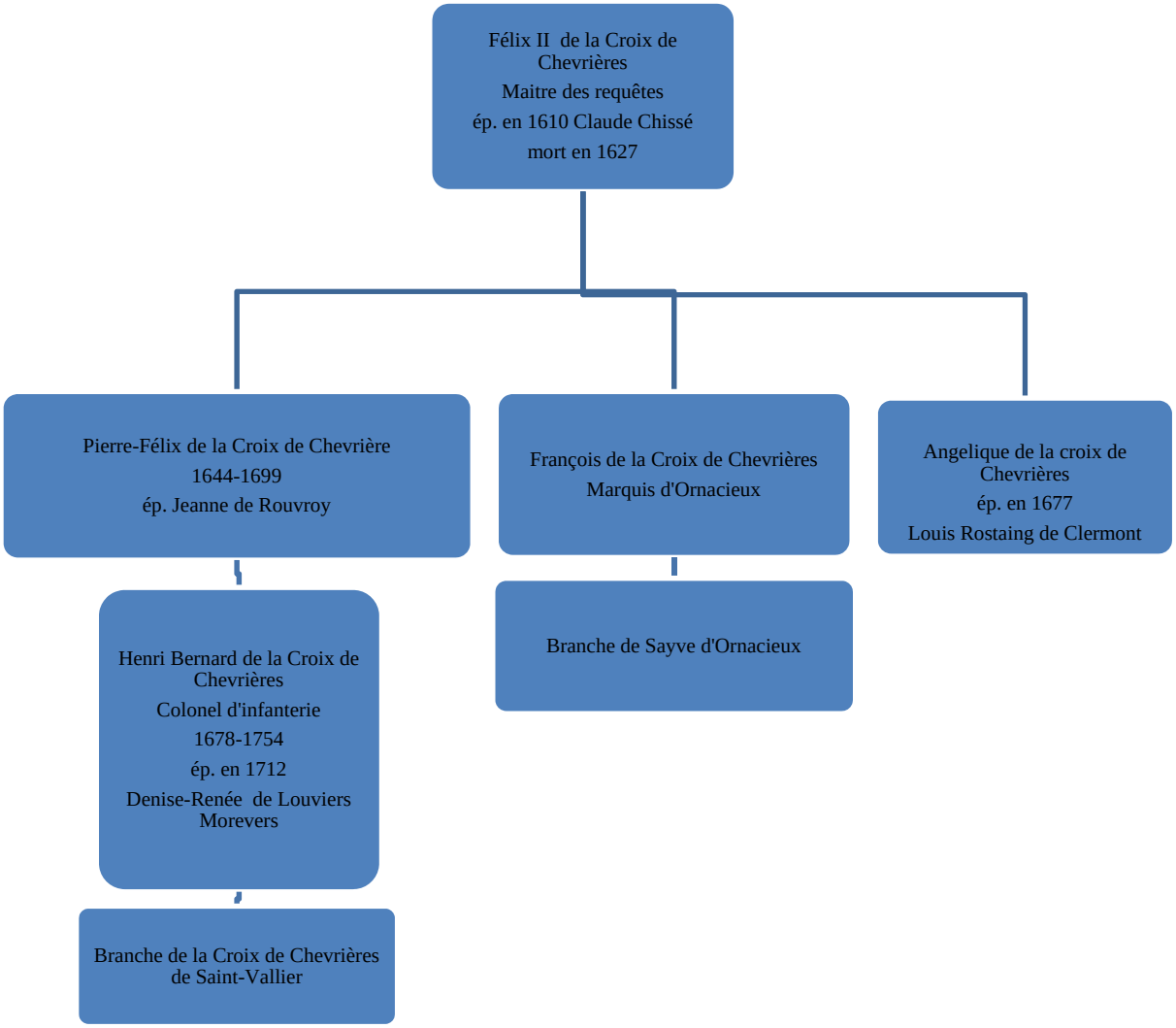
Lieu d'utilisation	Mesure ancienne	Equivalence système métrique
En Isère	Une toise delphinale	2,046 mètres
Die	Une aune	1,195 mètre
Donzère	Une Canne	2 mètres

[264] Système de mesure du roi

[265] Dans la drome seul le pot est utilisé dans les mesures courantes, La charge et le barral sont des mesure de comptes.

Arbre généalogique de la famille De la Croix de Chevrières.


Gabriel de la Croix
Seigneur de Pizançon, Combovin, Le chaffal
Président au Parlement de Grenoble
ép . en 1652 Madelaine de Sayve
(1634-1712)
Mort vers 1689
Charles de la Croix
Colonel d'infanterie
mort sans postérité
Joachim de la Croix
Lieutenant des Galères de Frances
Mort vers 1737 sans postérité
Pierre de la Croix
éclésistique
mort vers 1735
Jean Bernard de la Croix
Seigneur de Pizançon...
Président au parlement de Grenoble
ép. 1 691 Françoise de Rabot d'Aurillac
mort vers 1727
Anne de la Croix
ep. 1) André de Borel de Hauterive
2) Jean-Louis de Ferralhon
Antoinette de la Croix
Religieuse à Sainte-Marie d'en bas de Grenoble
Marie de la Croix
Religieuse à Sainte-Marie d'en bas de Grenoble
Louis de la Croix
Seigneur de Pizançon
Conseiller au parlement de Grenoble
ép. en 1754
Marie-Gabrielle de Grolée
Françoise de la Croix
ép. en 1723 Claude Portes
Claude de la Croix
Chevalier de l'ordre de Malte
ép. en 1798 Marie-Jeanne Plantin de Villeperdrix
Jean-François de la Croix
Seigneur de Pizançon...
Capitaine de Cavalerie
1756-1842
ép. en 1802 Sabine Valin
Gabriel-Alexandre de la croix
Chevalier de l'ordre de Malte
Mort sans postérité
Marie -Nicole de la croix
ép. en 1774 Gabriel de Magnin
Pauline de la Croix
ép. en 1784 Gaspard de Monts
Claude-Henri de la Croix
Comte de Pizançon (1808-1893)
ép. en 1846 Nathalie de Chastellux
Paul-Oscar de la Croix
Vicomte de Pizançon (1811-1896)
sans postérité
Marie-Sabine de la Croix de Pizançon
(1847-1883)
ép. en 1871 Hugues de Monteynard
Comtesse Lantelme de Monteynard
Comtesse Louis de Bloys



Sources : Archives Départementales de l'Isère, inventaire de la sous –série 29 J, Arbre Généalogique de la Famille de la Chevrières

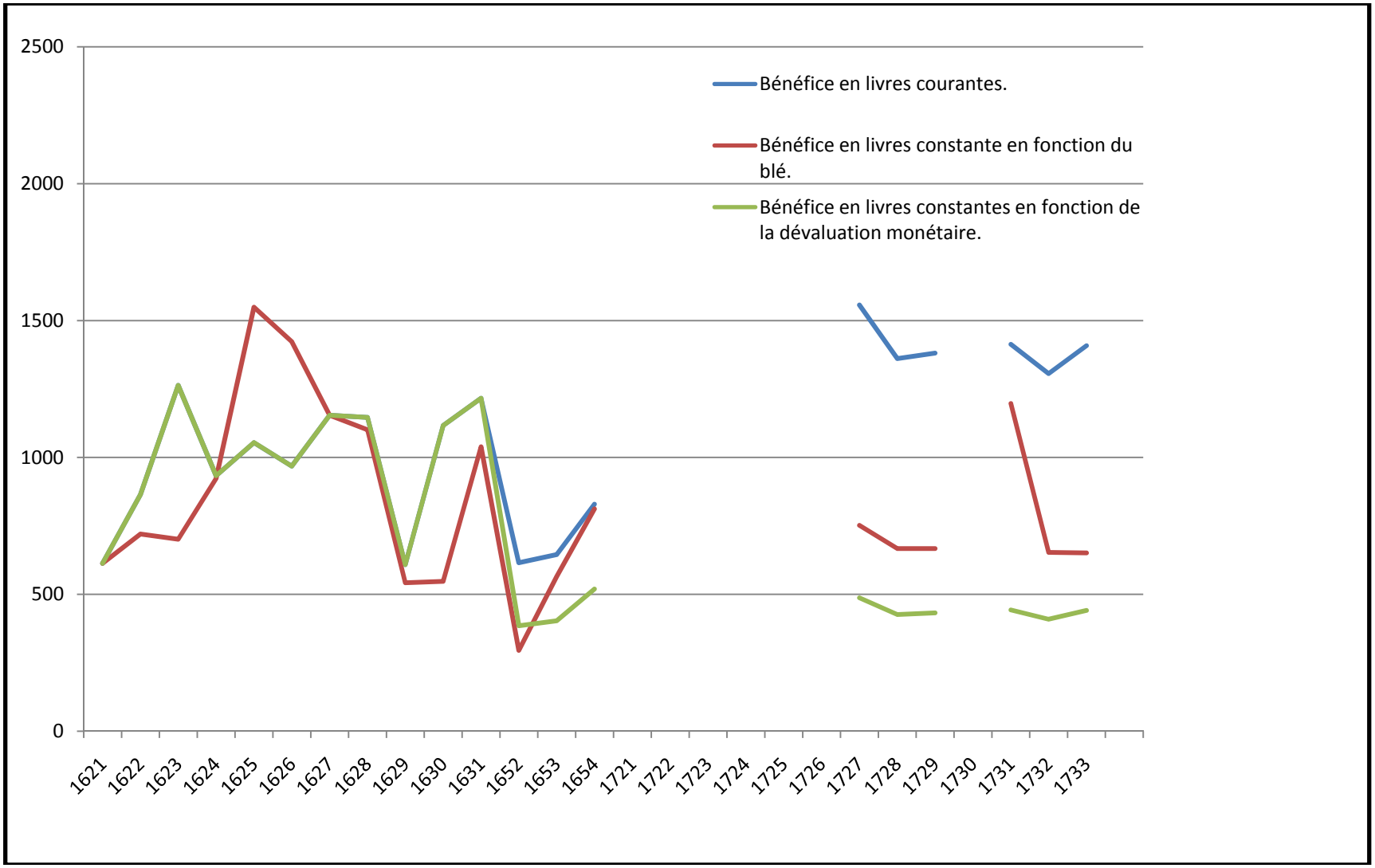
Tableaux récapitulatifs des bénéfices des péages.

dates	1621	1622	1623	1624	1625	1626	1627	1628	1629	1630	1631	1652	1653	1654
bénéfices bruts	613	864,05	1263	933	1054	968	1154	1146,03	608,15	1106,17	1216,09	615	645	829
Prix du quartal de blé (livres)	1	1,02	1,08	1,01	0,68	0,68	1	1,04	1,12	2,04	1,17	2,08	1,14	1,02
Bénéfice constant (1621)	613	720	701	923	5547	5094	1154	1101	542	547	1039	295	565	812

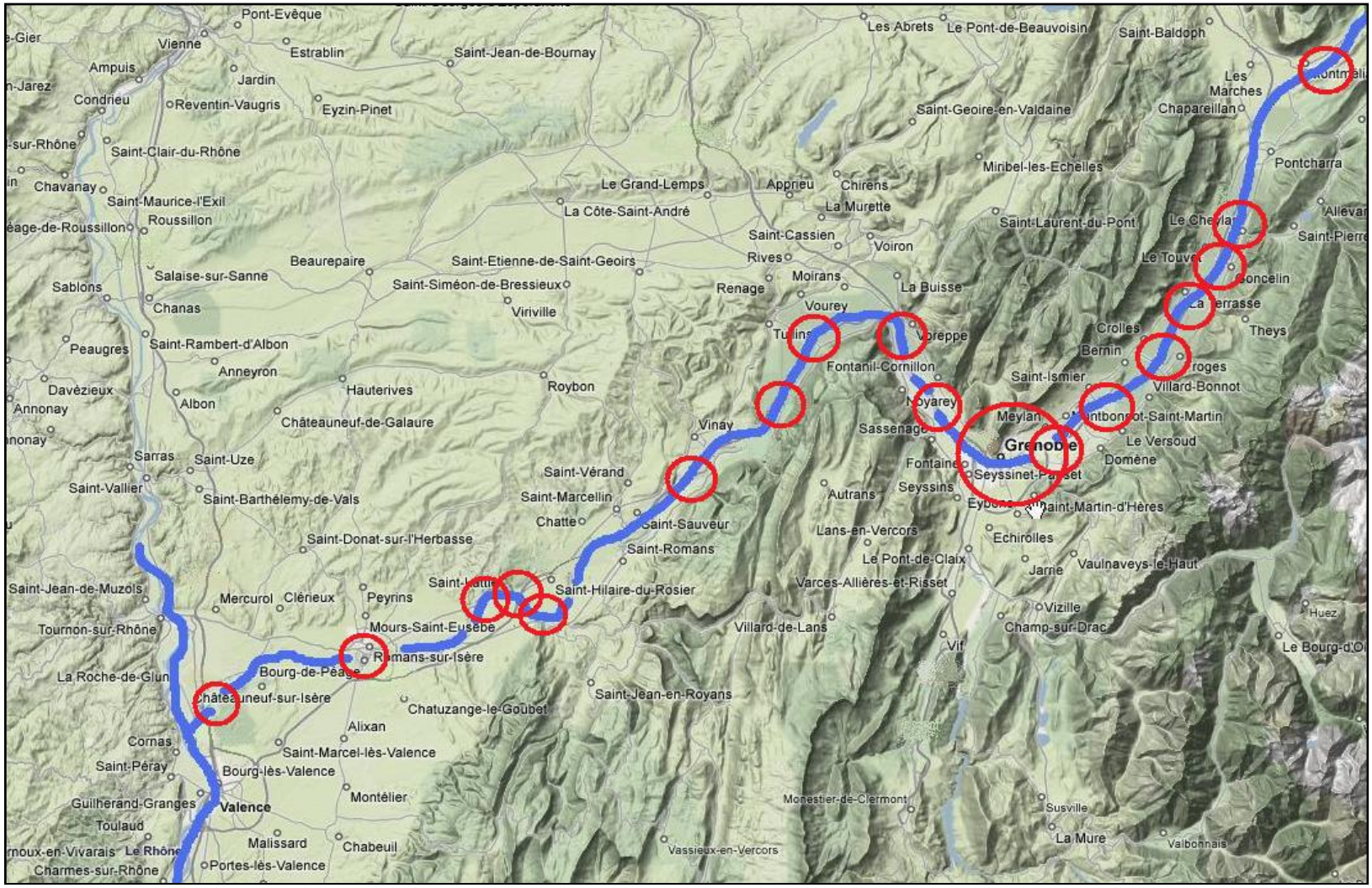
Dates	1722	1724	1727	1728	1729	1731	1732	1733
Bénéfices brut	1505,7	2058,13	1556,9	1361,11	1381,16	1413,18	1306,08	1408,03
Prix du quartal de blé (livres)	2,07	2	2,03	2,02	2,04	1,18	2	2,16
Bénéfice constant (1621)	727	994	752	667	667	1197	653	651

dates	1621	1622	1623	1624	1625	1626	1627	1628	1629	1630	1631	1652	1653	1654
bénéfices brut	613	864,05	1263	933	1054	968	1154	1146,03	608,15	1216,09	1216,09	615	645	829
Poids de la livre tournois en or (en gramme)	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0.62	0.62	0.62
Bénéfice constant (1621)	613	864,05	1263	933	1054	968	1154	1146,03	608,15	1216,09	1216,09	385	403	519

Dates	1722	1724	1727	1728	1729	1731	1732	1733
Bénéfices brut	1505,7	2058,13	1556,9	1361,11	1381,16	1413,18	1306,08	1408,03
Poids de la livre tournois en or (en gramme)	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31
Bénéfice constant poids en gramme or	471	644	487	426	432	443	409	441

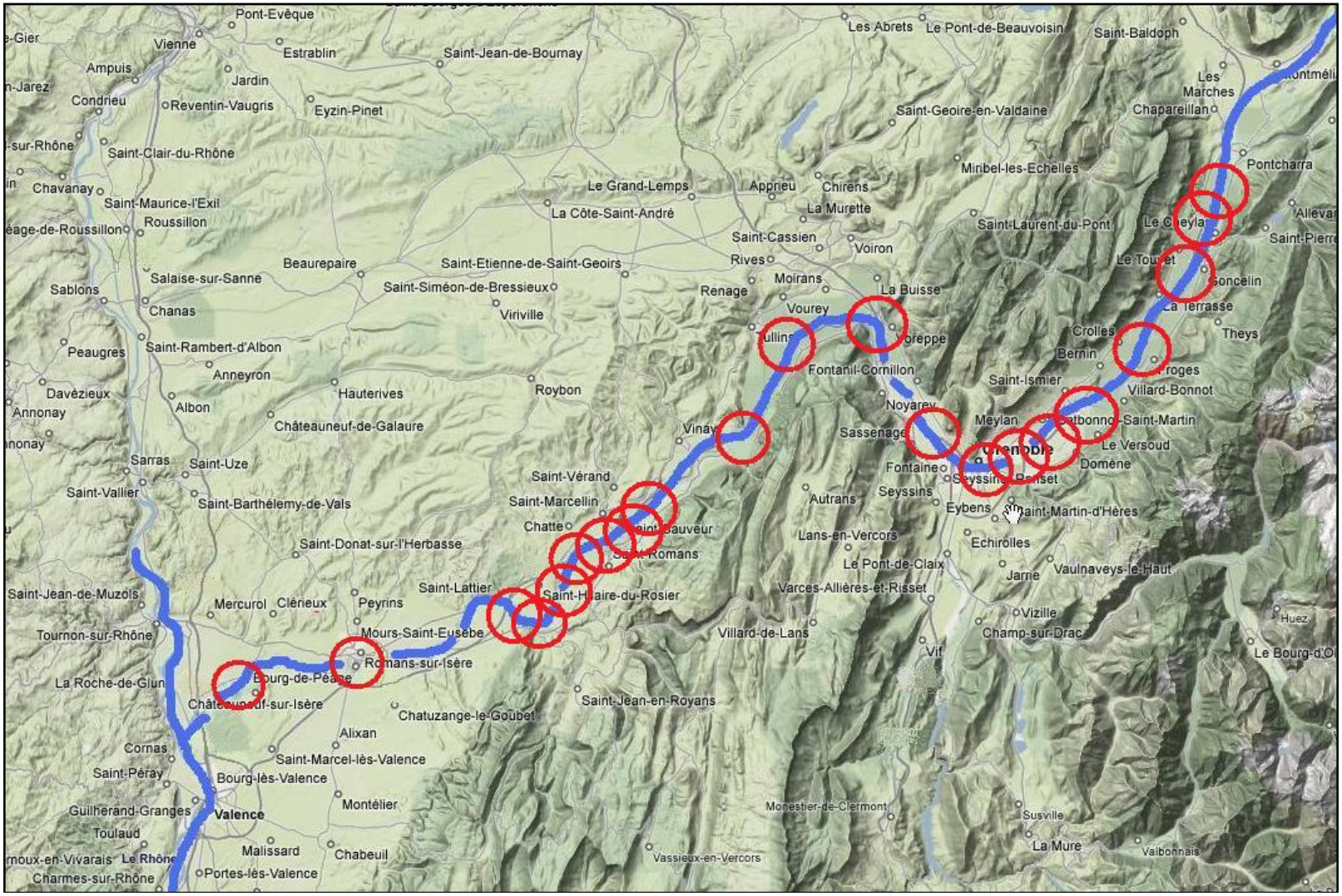


Evolution des bénéfices bruts du péage fluvial de Pizançon.



Carte : Localisation des ports sur l'Isère. Grenoble comprend trois ports non distingués.

Carte : Localisation des péages sur l'Isère.



Carte : Localisation des bacs sur l’Isère.

Comptes journaliers des recettes des péages Années 1628.

Dates	Lieu	embarcation	marchandises	Taxes en sols
		1628		
		Janvier		
01-janv		radeau	Filières, post, doublit	148
		1 Radeau	filières	55
03-janv	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		1 Radeau	filières	80
04-janv	déchargé à Romans	1 Gabare		2
05-janv	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	chargé à valence	1 Gabare	vin	80
	chargé à valence	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	2 Gabares	sel	30
06-janv	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Chargé à Glun	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
07-janv		1 Radeau	Filières, doublit	135
	Romans-Grenoble	2 Gabares	vin	80
	chargé à Romans	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
10-janv	valence-montmelian	1 Gabare	1200 minots sel	27
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Radeau	doublit	6
11-janv	Valence-Grenoble	2 Gabares	sel	30
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	monte à Grenoble	1 Gabare		20
12-janv	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
13-janv	descendu à Valence	1 Gabare	tomme	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
15-janv		1 Radeau	doublit	12
		1 Radeau	doublit	6
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
17-janv	déchargé au péage	1 Radeau		8
18-janv	descendu à Valence	1 Gabare	Tuile	12
		1 Gabare	tuile	12

19-janv		1 Barquet		10
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
24-janv		1 autre		12
26-janv	déchargé à Romans	1 Gabare		2
29-janv	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		février		
01-févr		1 Radeau	Filières, doublit	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
05-févr		1 Gabare	fer	32
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
07-févr	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à Valence	1 Radeau	Doublit, bois	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	descendu à Valence	1 Gabare		12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
09-févr	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à Valence	1 Radeau	Filières, doublit	60
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
10-févr		1 Radeau	Doublit, bois	20
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à Valence	1 Radeau	Doublit, bois	4
	monter à Grenoble	1 Gabare	vin	40
		1 Gabare		12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
13-févr		1 Gabare	vin	40
		1 Gabare	vin	40
14-févr	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Roche de Glun-Grenoble	1 Gabare		40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
15-janv	déchargé à Romans	2 Gabares		4
		1 Radeau	Doublit, bois	20
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
16-janv		1 Gabare	fruit	32
17-janv	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		1 Radeau	filières	24
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	40

	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
21-févr	Tain-Grenoble	1 Gabare	vin	35
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
22-févr	descendu à Valence	1 Gabare		12
23-févr		1 Radeau	Filières, post	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		12
24-févr		1 autre		12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
25-févr		1 autre		12
26-févr	déchargé au péage	1 Radeau	filières	39
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
28-févr		1 Radeau	Filières, doublit	200
	monter à Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Roche de Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Roche de Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		mars		
01-mars		1 Radeau	Filières, doublit	80
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
02-mars		2 Radeau		130
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
03-mars		1 Radeau	Filières, doublit	100
		1 Radeau	doublit	40
04-mars	pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
	pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
06-mars	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
07-mars	pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
08-mars		1 Bateau	vin	176
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à Valence	1 Radeau		10
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		1 Gabare	vin	4
	descendu à Valence	1 Gabare	Tomme	14
		1 Radeau	Doublit, bois	24
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40

	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
14-mars	pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
	pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
		1 Radeau	doublit	20
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		1 Gabare	Post de noyer	40
16-mars	descendu à Valence	2 Gabares		24
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	4 Gabares		8
17-mars		1 Radeau	Doublit, bois	16
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	2 Gabares		4
18-mars	descendu à Valence	1 Radeau		18
19-mars	déchargé à Romans	2 Gabares		4
19-mars	déchargé à Romans	1 Gabare		2
20-mars	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
21-mars	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
22-mars	Roche de Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	38
23-mars	Avignon-Grenoble	1 Gabare	vin	9
	Avignon-Grenoble	1 Gabare	vin	9
24-mars	descendu à Valence	1 Gabare		12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
27-mars	Valence-Grenoble	2 Gabares	vin	80
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
28-mars	1 Valence 1 Châteauneuf	2 Gabares		16
29-mars	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
30-mars	chargé à Saint Vallier	1 Gabare	vin	24
	Romans-Valence	1 Radeau		3
31-mars	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		avril		
01-avr	chargé à Châteauneuf/Isère	1 Gabare	vin	30
	déchargé à Romans	1 Radeau	post de sapin	16
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
03-avr	Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	descendu à valence	1 autre		10
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
05-avr	chargé à châteauneuf/Isère	1 Gabare	vin	18
	Donzère-Grenoble	3 Gabares	vin	120

	Donzère-Grenoble	1 Gabare	vin	40
		1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
06-avr	pour Grenoble	1 Gabare	vin	80
	Donzère-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Donzère-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Quornas & Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Quornas & Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Quornas & Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Quornas & Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Quornas & Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Quornas & Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Quornas & Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Cornas & Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	40
07-avr		1 Gabare	vin	18
	Quornas-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Quornas-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Quornas-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	32
11-avr	déchargé à Romans	1 Gabare		2
12-avr	descendu à valence	1 Gabare		12
	descendu à valence	1 Gabare	chaud	12
13-avr	déchargé à Romans	1 Gabare		2
14-avr	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	descendu à valence	1 Gabare	chaud	12
	descendu à valence	1 Gabare	chaud	12
17-avr	chargé à Châteauneuf/Isère	1 Gabare	vin	9
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
19-avr	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	2 Gabare		4
	descendu à Glun	1 Gabare	doublit	60
26-avr	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
27-avr	déchargé à Romans	1 Gabare		2
29-avr	déchargé à Romans	1 Gabare		2

	déchargé à Romans	2 Gabares		4
		mai		
04-mai	descendu à Valence	1 Radeau	cercles	2
		1 Radeau	cercles	160
05-mai	Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	9
	Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	9
	Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	9
06-mai	descendu à la roche de glun	1 Gabare	chaud	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	descendu à Valence	1 Gabare	tonne	12
	descendu à Valence	1 Gabare	cercles	12
10-mai	Tournon & Mauve-Grenoble	3 Gabares	vin	120
	Tournon-Grenoble	1 Gabare	vin	40
11-mai	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Radeau	doublit	5
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
12-mai	déchargé à Romans	1 Gabare		2
14-mai	déchargé à Romans	1 Radeau	doublit	12
	déchargé à Romans	1 Radeau	post	6
15-mai	déchargé à Romans	2 Gabares		4
16-mai	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	chargé à Romans	1 Radeau	filières	5
18-mai	Tournon-Grenoble	1 Gabare	vin	35
19-mai	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
20-mai		1 Gabare	tonne	14
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
22-mai	Glun-Grenoble	1 Gabare		80
23-mai	déchargé à Romans	1 Gabare		2
25-mai	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Châteauneuf-Grenoble	1 Gabare	vin	9
26-mai	descendu à Valence	2 Gabares	chaud	28
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
27-mai	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à Valence	1 Gabare	chaud	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
28-mai	Pour le Pouzin	1 Radeau	Doublit, post	36
29-mai	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	descendu à Valence	1 Radeau	filières	140
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
30-mai	déchargé à Romans	1 Gabare		2

	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		juin		
01-juin	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
03-juin	descendu à Valence	1 Radeau	doublit	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
04-juin		1 Radeau	doublit	18
	descendu à Valence	1 Gabare	chaud	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
05-juin		2 Gabares		24
	descendu à Valence	1 Gabare	chaud	12
06-juin	pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
07-juin	pour le Pouzin	1 Radeau	Doublit, post	280
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
08-juin	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		1 autre		10
		1 Gabare	seigle	17
09-juin	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
10-juin		1 Radeau	Filières, doublit, post	200
		1 Radeau	Filières, doublit, post	360
	descendu à Valence	1 Radeau	Cercles	18
12-juin	descendu à Valence	1 Radeau	Doublit, post	10
13-juin	Montélimar-Grenoble	3 Gabares	vin	120
	Montélimar-Grenoble	1 Gabare		40
14-juin		1 Radeau	Filières, doublit, post	150
	descendu à Gas	1 Radeau	Filières, doublit, post	128
	déchargé à Romans	1 Radeau	post	5
15-juin	descendu à Valence	2 Gabares	chaud	24
	descendu à Valence	1 Gabare	Chaud, tuiles	12
16-juin	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à Gas	1 autre		10
17-juin	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Grenoble-Romans	1 Gabare	fer	10
19-juin	descendu à Valence	1 Gabare	tonne	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
20-juin	descendu à Gas	1 Radeau	Filières, doublit, post	360
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
21-juin		1 Gabare	Chaud, tuiles	4
	déchargé à Romans	5 Gabares		10
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
23-juin		1 Radeau	filières	12

24-juin	descendu à la Roche de Glun	1 Gabare	chaud	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
26-juin	descendu à Valence	1 Radeau	Filières, doublit	30
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
27-juin	déchargé à Romans	1 Gabare		2
28-juin		1 Radeau	doublit	40
	descendu à la Roche de Glun	1 Radeau	Post de sapin	25
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
29-juin	déchargé à Romans	1 Radeau		80
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
30-juin	descendu à Valence	1 Gabare		110
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		juillet		
01-juil	descendu à bar	1 Gabare	28 tonneaux	16
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
02-juil	déchargé à Romans	1 Gabare		2
05-juil		1 Gabare	sel	8
		1 Gabare	5 muids de vin	20
06-juil	déchargé au péage	1 Gabare	80 sommes setier	16
07-juil	descendu à Montpellier	1 Radeau	bois	1764
	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
11-juil	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit, post	240
12-juil	Lodun-Grenoble	1 Gabare	vin	80
13-juil	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit, post	300
	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit, post	200
	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit, post	176
14-juil	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit, post	128
	descendu à bar	1 naviou	Filières, doublit, post	120
	Romans-Grenoble	1 Gabare	sel	8
	chargé à Romans	1 Gabare	blé	8
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
15-juil		1 Gabare	tonneaux	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
16-juil	descendu à bar ou Avignon	1 Radeau		1060
17-juil	Ancome-Grenoble	3 Gabares	vin	120
	descendu à Valence	1 naviou	Filieres, doublit	110
18-juil	descendu à bar	1 Gabare	Post de noyer	140
	descendu à Valence	1 Radeau	Doublit, bois chauffage	20

19-juil	déchargé à Romans	1 Gabare		2
20-juil	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à Valence	1 Gabare	bois chauffage, doublit	36
	descendu à Valence	1 Radeau	filières	80
	descendu à bar	1 Radeau	filières	64
		1 Radeau	Filières, doublit, post blanche	280
21-juil	descendu à bar	1 naviou		80
	déchargé à Romans	1 Radeau	filières	20
22-juil	descendu à Valence	1 Gabare		20
	Montélimar-Grenoble	3 Gabares	vin	120
23-juil	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit, post	200
		1 Gabare		12
24-juil	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit, post	100
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans		Doublit, post	20
25-juil	descendu à bar	1 Radeau	Filières, post de noyer	120
26-juil	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit	320
27-juil	chargé à Romans	1 Gabare	sel	8
		1 Gabare neuf	tonneaux	30
		1 Radeau	post sapin	6
		aout		
01-août	descendu à bar	1 Gabare		24
02-août	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
03-août	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit	96
04-août	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit	16
05-août	chargé à Romans	1 Gabare	Vin	9
		1 Gabare	cercles	25
06-août	descendu à bar	1 autre		12
07-août	déchargé à Romans	3 Gabares		6
08-août	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	6 Gabares		12
09-août	Valence-Grenoble	1 Gabare	blé	15
	descendu à Valence	1 Radeau	Doublit, post	60
10-août	descendu à bar	1 Radeau		27
11-août	descendu à Valence	1 autre		12
12-août	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	9
	Châteauneuf/Isère-Grenoble	1 Gabare	vin	9
14-août		1 Gabare	tonneaux	6
	descendu à bar	1 autre		10
16-août	Valence-Grenoble	2 Gabares	sel	30
	déchargé à Romans	1 Gabare		2

	déchargé à Romans	1 Gabare		2
17-août	descendu à Valence	1 Radeau	doublit	16
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
18-août	déchargé à Romans	1 Radeau		40
19-août	déchargé à Romans	1 Radeau		4
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
20-août	Romans-Grenoble	1 Gabare	blé	20
21-août	descendu à Avignon	1 Gabare	marchandises	220
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
22-août		1 Radeau		25
23-août	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
24-août	descendu à Mauves	1 Gabare	tonneaux	14
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
25-août	descendu à Valence	1 Gabare	chaud	16
	descendu à Valence	1 Radeau	Filières, doublit	90
26-août	descendu à Bar	1 autres		12
	descendu à Bar	1 Gabare		144
27-août	descendu à Valence	1 autres		14
		1 Radeau	Post, doublit	2
28-août	descendu à Avignon	1 Radeau		15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
29-août	Beaucaire-Romans	1 Gabare	Marchandises foire	90
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
30-août	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit	10
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		septembre		
03-sept	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit	180
	descendu à bar	1 Radeau	filières	15
04-sept	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	14
05-sept		1 Gabare	marchandises	260
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
06-sept	descendu à bar	1 Gabare	tonneaux	10
	descendu à Tournon	1 Radeau	cercles	36
		1 Radeau	post	6
07-sept	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	Blé	80
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à bar	1 Radeau	Filières, doublit, post	124

08-sept	descendu à bar	1 Radeau	cercles	27
	chargé à Romans	1 Gabare	blé + vin	9
	chargé à Romans	1 Gabare	blé	9
09-sept	descendu à Valence	2 Gabares	tuiles	24
	descendu à Valence	1 Radeau	Filières, cercles	10
		1 naviou		15
10-sept	chargé à Châteauneuf/isère	2 Gabares	vin + sel	43
11-sept	déchargé à Romans	5 Gabares		10
		1 Gabare	tonneaux	18
12-sept	descendu à bar	1 Radeau	Doublit, post	300
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
13-sept	Romans-Grenoble	1 Gabare	blé	24
	Valence-Grenoble	2 Gabares	vin	80
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
14-sept	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
15-sept	descendu à bar	1 Gabare	tonneaux	16
	descendu à Valence	1 Radeau	filières	10
	déchargé au péage	1 Radeau	post sapin	22
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
16-sept	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
17-sept	descendu à bar	1 Radeau	filières	45
		1 Radeau		20
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
18-sept	déchargé à Romans	2 Gabares		4
19-sept	descendu à Roche de Glun	2 Gabares	chaud	26
20-sept	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
23-sept	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Conlombier-Grenoble	1 Gabare	blé	14
25-sept	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
26-sept	descendu à Romans	1 Barquet		6
27-sept	descendu de Grenoble	1 Radeau	tonneaux	16
	descendu à Valence	1 Radeau	tonneaux	20
28-sept	déchargé à Romans	1 Gabare		2
29-sept	monter à Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Ancone-Grenble	1 Gabare	vin	40
	descendu à bar	1 Gabare	tonneaux	20
		octobre		

01-oct	Romans-Grenoble	2 Gabare	vin	18
	Romans-Grenoble	1 Gabare		9
	Romans-Grenoble	1 Gabare		9
	Romans-Grenoble	1 Gabare		9
02-oct		1 Radeau	post sapin	16
	descendu à Valence	2 Gabare	tuiles et chaud	32
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
03-oct	Lodun-Romans	2 Gabares	vin	120
		1 Gabare	marchandises	9
	descendu à Valence	1 Gabare neuf	tonneaux	24
04-oct	descendu à Valence	1 Radeau	doublit	13
	descendu à Valence	1 Radeau	post	14
	déchargé à Romans	1 Radeau	tonneaux	7
05-oct		1 Radeau	post	3
06-oct		2 Gabares		45
07-oct	Valence-Grenoble	1 Gabare	foin	28
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
09-oct	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	descendu à Valence	1 Radeau	doublit	32
	descendu à Gar	1 Radeau	Doublit, post	136
11-oct		1 Radeau	filières	10
		1 Radeau	post	3
12-oct	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
13-oct		1 Radeau		10
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
14-oct	monter à Grenoble	1 Gabare	vin	9
16-oct	monter à Grenoble	1 Gabare	vin	9
	Valence-Grenoble	2 Gabares	vin	80
17-oct	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
18-oct		1 Gabare	30 muids de vin	60
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
		1 Radeau		50
19-nov	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
20-oct	Péage de Pizançon-Grenoble	1 Gabare	vin	7
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
21-oct	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2

23-oct	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
24-oct	déchargé à Romans	1 Gabare		5
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	monter à Grenoble	1 Gabare	vin	40
	monter à Grenoble	1 Ganare	vin	40
	monter à Grenoble	1 Gabare	vin	40
	monter à Grenoble	1 Gabare	vin	40
		2 Gabares	vin	80
	Cornas-Grenoble	2 Gabares	vin	80
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
25-oct	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Romans-Grenoble	3 Gabares	vin	160
	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	80
	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	80
	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	80
	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin	40
29-oct	Cornas-Grenoble	1 Gabare		40
	Cornas-Valence	1 Gabare		40
	Cornas-Valence	1 Gabare		40
		1 Gabare neuf		12
	Cornas-Grenoble	1 Gabare		40
30-oct	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	70
		novembre		
02-nov	descendu à Valence	1 Gabare		12
	Chargé à Cornas	5 Gabare	vin	200
	Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	40
		1 Gabare	vin	40
03-nov	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	descendu à Valence	1 Gabare		12
04-nov	chargé à Lodun	1 Gabare		8
	Cornas-Grenoble	1 Gabare		40
	descendu à Glun	2 Gabare	vin	24
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Cornas-Grenoble	1 Gabare	vin	40
07-nov	Valence-Grenoble	1 Gabare	blé	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
08-nov	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	2 Gabares	sel	30

	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
09-nov	Valence-Grenoble	1 Bateau	vin	60
	Roche de Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	40
10-nov	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Romans-Roche de Glun	1 Gabare	vin + châtaigne	20
11-nov	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
12-nov	descendu à Valence	1 Radeau	Filières, doublit chauffage	20
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
13-nov	Roche de Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
14-nov	déchargé à Romans	1 Gabare		2
15-nov	descendu à Valence	1 Gabare	chaud	12
	descendu à Valence	1 Gabare	tuile	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
16-nov	descendu à Valence	1 Gabare	chaud	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
17-nov	Roche de Glun-Grenoble	1 Gabare	vin	40
18-nov	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	déchargé à Romans	1 Gabare	Post	5
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
20-nov	descendu à Valence	1 Gabare	chaud + tuile	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
21-nov	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
22-nov	descendu à Valence	1 Gabare	chaud	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
23-nov	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
24-nov	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
25-nov	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Radeau	doublit	5
27-nov	descendu à bar	1 Radeau	Filières, post	400

28-nov	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		décembre		
01-déc	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
02-déc	descendu à Valence	1 Radeau	doublit, bois chauffage	26
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
04-déc	Valence-Grenoble	2 Gabares	sel	30
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
05-déc	chargé à Châteauneuf/Isère	1 Gabare	vin	9
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
06-déc	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
07-déc	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Chargé à Romans	1 Gabare	fer	2,6
09-déc	déchargé à Romans	1 Gabare		2
11-déc	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	9
	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
12-déc	Chargé au Péage	1 Gabare	vin	9
	Péage-Grenoble	1 Gabare	vin du Gard	9
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
13-déc	Romans-Grenoble	1 Gabare	vin + blé	7
14-déc	déchargé à Romans	4 Gabares		8
	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	déchargé à Romans	2 Gabares		4
	Valence-Grenoble	1 Gabare	vin	40
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	Valence-Grenoble	1 Gabare	sel	15
	descendu à Valence	1 Radeau	bois de chauffage	12
16-déc	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	Pour Grenoble	1 Gabare	vin	9
17-déc	Châteauneuf /Isère-Grenoble	1 Gabares	vin	9
	Glun-Grenoble	2 Gabares	vin	80
18-déc	descendu à Valence	1 Couvert		12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2

	déchargé à Romans	1 Gabare		2
19-déc		1 Radeau	post	12
		1 Gabare		10
	descendu à la roche de Glun	1 Gabare	tonne	14
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
		1 Radeau	Doublit, post	10
20-déc	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
22-déc	descendu à Valence	1 Radeau	Doublit, bois de chauffage	12
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
	déchargé à Romans	1 Gabare		2
23-déc	descendu à Valence	1 Radeau	Doublit, bois de chauffage	36
29-déc	déchargé à Romans	1 Gabare		2

Comptes journaliers des recettes des péages Années 1733.

1733				
janvier				
01-janv	Sieur Josserand	1 Radeau		3 livres
04-janv	Pierre Ezingeard	1 Radeau		10 livres
12-janv	Paul Charuet	1 Radeau		6 livres
16-janv	Pierre Abissep	1 Radeau		6 livres
26-janv	Sieur Brizard	1 Gabare	Vin + marchandises	9 livres
février				
01-févr	Sieur Fargier	1 Bateau	50 charges de vin	6 livres
04-févr	Sieur Massot	1 Radeau		8 livres
08-févr	Sieur Cres	1 Bateau	Fruits	6 livres
"	Sieur Pero	1 Bateau		8 livres
18-févr	Pierre Abissep	1 Radeau		10 livres 5 sols
20-févr	André Allemant	1 Radeau		6 livres
25-févr	Pierre Ezingeard	1 Radeau		7 livres
mars				
08-mars	Sieur Josserand	1 Radeau		8 livres
10-mars	André Allemant	1 Radeau		5 livres 5 sols
22-mars	Sieur Perrochet	1 Bateau		1 livres 10 sols
"	Sieur Malcontant	1 Bateau		1 livres 10 sols
25-mars	Sieur Cezard	1 Bateau		6 livres
29-mars	Sieur Pascal	1 Radeau		9 livres
30-mars	François Clément	1 Bateau	Tuf	6 livres
avril				
06-avr	Sieur Massot	1 Radeau		7 livres 10 sols
10-avr	Pierre Abissep	1 Radeau		4 livres 16 sols
14-avr	Jean Fresse	1 Radeau		5 livres 10 sols
24-avr	Sieur Clément	1 Bateau	Tuf	6 livres
"	Sieur Michel	1 Bateau		3 livres
31-avr	Sieur Feugier	1 Bateau		6 livres
"	Monsieur Mouret	16 Bateaux	9747 minots de sel	162 livres 8 sols 4 deniers
mai				
06-mai	Sieur Perrouchet	1 Bateau	Veissel	8 livres
09-mai	Charuet Paul	1 Radeau		7 livres
11-mai	Sieur Césard	1 Bateau		8 livres 10 sols
16-mai	Jean Friol	1 Radeau		4 livres 10 sols
22-mai	Sieur Ezingeard	1 Radeau		6 livres 5 sols
"	Pierre Massot	1 Radeau		8 livres
04-juin	Jean Brun	1 Bateau	Cercles	18 livres
"	Sieur Allemant	1 Radeau		20 livres
13-juin	Sieur Feugier	1 Bateau	Vin	36 livres
16-juin	Sieur Perrochet	1 Bateau	Veissel	6 livres
"	Sieur Josserand	1 Bateau		5 livres

24-juin	Sieur Pouret	1 Bateau	Cercles	12 livres
28-juin	Detruas Pierre	1 Bateau	Cercles	15 livres
juillet				
08-juil	Sieur Pouret	2 Bateaux	Cercles	72 livres
"	Sieur Rubichon	1 Bateau	Bigons	24 livres
"	Patron Franjas	1 Bateau		3 livres
14-juil	Sieur Charuet	3 Bateaux		48 livres
15-juil	Monsieur Mouret	6 Bateaux	3762 minots de sel	62 livres 14 sols
17-juil	Sieur Clement	1 Bateau		3 livres
"	Sieur Barnabe	1 Bateau		3 livres
18-juil	Sieur Cézard	2 Bateaux		9 livres
"	Sieur Crais	1 Bateau	Bigons	13 livres 10 sols
"	Paul Charuet	1 Radeau		18 livres
"	Jean Friol	1 Radeau		30 livres
"	Sieur Masseret	1 Bateau Couvert		1 livres 10 sols
20-juil	Pierre Abissep	1 Radeau		13 livres 10 sols
"	Sieur Allemant	1 Radeau		10 livres
21-juil	Sieur Josserand	1 Radeau		4 livres 10 sols
août				
10-août	Sieur Pascal	1 Radeau		9 livres
13-août	Sieur Charuet	1 Radeau		10 livres
18-août		5 Bateaux		57 livres
28-août	Sieur Charuet	1 Radeau		8 livres
"	Pierre Massot	1 Radeau		7 livres
septembre				
08-sept	Sieur Bruyas	1 Bateau		6 livres
"	Sieur Perrin	1 Bateau		6 livres
"	Sieur Saje	1 Bateau		1 livres
12-sept	Sieur Diot	1 Radeau		6 livres
18-sept	Sieur Sieron	1 Bateau	Achat foire de Beaucaire	10 livres
23-sept	Jean Charuet	1 Radeau		9 livres
28-sept	Sieur Pierrochet	1 Bateau neuf		9 livres
octobre				
04-oct	Jean Babert	1 Radeau		5 livres
10-oct	Jean Guillaume	1 Radeau		5 livres
11-oct	Sieur Josserand	1 petit Bateau		13 livres
12-oct	Sieur Cézard	1 Bateau	Fruits	10 livres
15-oct	Sieur Massot	1 Radeau		9 livres
18-oct	Sieur Clément	1 Bateau	Marrons	3 livres
"	Sieur Bouvarel	1 petit Bateau	Marrons	3 livres
20-oct	Sieur Malcontant	1 Bateau	Marrons	2 livres 15 sols
"	Sieur Barnabé	1 Bateau	Fruits	5 livres 10 sols
25-oct	Sieur Pascal	1 Radeau		6 livres
28-oct	Sieur Maurichon	1 Bateau	Fruits	12 livres
novembre				
01-nov	Sieur Lapointes	1 Bateau	Fruits	16 livres

02-nov	Sieur Pouret	1 Bateau	Fruits	17 livres
03-nov	Sieur Guillet	1 Bateau	Veissel	5 livres
"	Sieur Clément	1 Bateau	Vin	18 livres
11-nov	Sieur Ezingeard	1 Radeau		16 livres
14-nov	Jean Charuet	1 Radeau		14 livres
16-nov	Jean Friol	1 Radeau		4 livres 10 sols
21-nov	Sieur Cézard	1 Bateau	Vin	30 livres
23-nov	Sieur Crais	1 Bateau	Fruits	9 livres
"	Sieur Malcontant	1 Bateau		12 livres
"	Sieur Perrochet	2 Bateaux	Veissel	10 livres
"	Sieur Massot	1 Radeau		7 livres
24-nov	Sieur Josserand	1 petit Radeau		3 livres
"	Sieur Ezingeard	1 petit Radeau		3 livres
26-nov		1 Bateau		9 livres 12 sols
27-nov	Sieur Lapointes	1 Bateau		9 livres
"	Sieur Clément	1 Bateau		12 livres
30-nov	Dominique Grand	1 petit Radeau		4 livres
décembre				
02-déc	Sieur Lachapelle	1 Radeau		2 livres
10-déc	Sieur Bouvarel	1 Radeau		9 livres
15-déc	Sieur Cler	1 Bateau	Vin	60 livres
25-déc	Monsieur Mouret	6 Bateaux	7561 minots de sel	125 livres 18 sols 4 deniers

Résumé :

Les travaux consacrés à l'étude historique des péages sont peu nombreux. La première représentation que l'on s'en fait, fiscale et comptable, en est probablement la cause. Mais, au-delà d'une apparence assez ingrate, les archives des péages se révèlent être de précieux indicateurs sur l'activité commerciale et économique, que ce soit à l'échelle de la province ou du royaume.

L'étude des péages de Pizançon et Charmagnieu, tous deux situés sur l'Isère à proximité de la ville de Romans, permet tout d'abord d'apercevoir l'importance du cours d'eau sur l'organisation de l'espace humain à l'échelle de la province du Dauphiné. Par sa capacité de transport, l'Isère polarise à sa proximité les sites de production métallurgique et d'exploitation forestière. Elle favorise ainsi les échanges entre le Dauphiné, la Savoie et une partie du royaume.

Bien que lacunaires et peu détaillés, les comptes journaliers des péages révèlent que le développement économique de la province est progressivement orienté vers la fourniture des armées et des commandes royales à partir du milieu du XVIIe siècle. Ces documents montrent aussi, une augmentation de l'espace commercial des échanges à l'exportation à cette même période.

Les sources péagères renseignent également sur la nature et la quantité des marchandises transportées par voies d'eau et permettent de définir la pression fiscale exercée sur certaines d'entre elles. Elles apportent également des connaissances sur la gestion du péage, le coût de celle-ci et montrent l'existence de tensions ponctuelles entre le propriétaire des droits et le fermier qui les perçoit.

Enfin, la réflexion amenée par l'étude de ce péage semble révéler qu'au-delà des décisions politiques et des phénomènes proprement économiques, la disparition progressive des péages est d'abord due au développement d'une nouvelle échelle de l'espace humain qui rend inadaptées ces créations dont la conception et la portée sont essentiellement locales.

Mots clefs : péage, Isère, transport fluvial, Charmagnieu, Pizançon, Bourg de Péage, De la Croix de Chevrières, droit péager, domanial, patrimonial.