



HAL
open science

De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat (Ardèche) de 1379

Franck Brechon

► **To cite this version:**

Franck Brechon. De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat (Ardèche) de 1379. *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, 2016, 128 (295), pp.339-363. halshs-01660516

HAL Id: halshs-01660516

<https://shs.hal.science/halshs-01660516>

Submitted on 2 Jun 2020

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.

De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat (Ardèche) de 1379

Franck Brechon

► **To cite this version:**

| Franck Brechon. De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat (Ardèche) de 1379.
| Annales du Midi, Editions Privat, 2016. halshs-02648225

HAL Id: halshs-02648225

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02648225>

Submitted on 29 May 2020

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.

Annales du Midi

revue de la France méridionale



L'enquête sur le péage de Montpézat

Un « livre de raison » de la famille Cruzat

La peste et le gouvernement municipal à Montpellier

Les anciennes mesures agraires de Toulouse et de Bordeaux

La course à pied dans les sociétés médiévales

ANNALES DU MIDI

Revue archéologique, historique et philologique
de la France méridionale

TOME CXXVIII
N° 295
juillet-septembre 2016

ÉDITIONS PRIVAT
10, RUE DES ARTS
B.P. 38028, 31080 TOULOUSE CEDEX 6

Franck BRECHON*

DE LA COUTUME À L'ÉCRIT : L'ENQUÊTE SUR LE PÉAGE DE MONTPEZAT (ARDÈCHE)¹ DE 1379

Les péages routiers et les leudes perçus sur les marchés au Moyen Âge sont particulièrement nombreux sur toutes les routes et dans toutes les villes, mais ils n'ont d'une manière générale pas constitué un sujet de préoccupation pour les historiens de ces dernières décennies. Si leurs tarifs ou registres de comptes ont souvent été convoqués au rang des sources majeures, c'est en raison de leur apport inestimable à l'histoire économique, renseignant sur le commerce, ses flux ou ses objets². À ce titre, rares sont les thèses monographiques sur les villes à la fin du Moyen Âge à faire l'économie d'un détour par ces textes, ou encore les travaux sur le commerce fluvial³ ou terrestre⁴.

* Arbres, 07200 Saint-Étienne-de-Boulogne ; franck.brechon@laposte.net

1. Actuellement Montpezat-sous-Beauzon, arrondissement de Largentière, canton de Thueyts.
2. DESPY (Georges), « Les tarifs de tonlieux », *Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, n°19, Paris, 1976, 48 p.
3. BAUTIER (Robert-Henri) et MOLLAT (Michel), « Le trafic fluvial de la Seine, au pont de Meulan, au milieu du XV^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1959, p. 251-296 ; FANCHAMPS (Marie-Louise), « Étude sur les tonlieux de la Meuse moyenne du XI^e au milieu du XIV^e siècle », *Le Moyen Âge*, 1964, p. 205-264 ; DENEL (François), « La navigation sur le Rhône au XV^e siècle d'après les registres de péages de Baix (Ardèche) », *Annales du Midi*, 1970, p. 287-295.
4. CHANAUD (René), « Le mouvement du trafic transalpin d'après un journal du péage de Briançon (1368-1369) », dans *Économie et sociétés dans le Dauphiné médiéval* (actes du 108^e congrès du CTHS, Grenoble, 1983), Paris, 1984, p. 105-120 ; COULET (Noël), « Circulations et échanges en Ubaye au bas Moyen Âge », *Provence historique*, 1973, p. 146-164 ; MORENZONI (Franco), « Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice d'Agaune à la fin du Moyen Âge (1281-1450) », *Revue historique*, 1993, p. 3-64.

Docteur en histoire et archéologie du Moyen Âge (Centre de recherche sur les sociétés et environnements en Méditerranée – EA 7397 Université Perpignan - Via Domitia), **Franck Brechon** est attaché de conservation du patrimoine à la Communauté de communes du Pays Beaume-Drobie (Ardèche). Il a notamment travaillé sur les réseaux routiers, les circulations et les échanges au Moyen Âge, ainsi que sur les relations entre réseaux routiers et organisation du peuplement.

Néanmoins, exceptionnelles sont les études portant sur les péages eux-mêmes, sur leurs modalités d'établissement, de fonctionnement en général et de perception en particulier, d'autant que les études d'histoire économique marquent le pas dans l'historiographie au XXI^e siècle. Quelques lignes peuvent parfois y être consacrées, mais elles restent suggestives et souvent peu développées⁵. Ou alors, elles concernent des péages majeurs, entre les mains de puissants princes territoriaux, voire de souverains, comme ceux de Bapaume⁶ ou de Jougne⁷. Les questions sans réponse, ou aux éléments de réponse encore lacunaires, ne manquent pourtant pas.

Il est fréquent à compter du XIII^e siècle de rencontrer de très rapides allusions à tel ou tel péage dans les différents actes d'hommages qui règlent les relations féodales, surtout dans une région ouverte aux circulations et aux échanges comme peut l'être le Vivarais des XIII^e-XIV^e siècles. Le nombre de péages prélevés en 1300 s'y élève à 80 environ⁸, soit un péage pour deux seigneuries. Autrement dit, tout seigneur châtelain possédant une seigneurie susceptible de percevoir un péage de par sa situation sur un axe routier le fait⁹, mais la connaissance de ces péages se limite souvent à la seule mention de leur existence. Les tarifs de péages eux-mêmes ne sont pas très fréquents, malgré les archives abondantes du Bureau des péages mis en place en 1724, et qui a recueilli les titres et preuves afférents à plusieurs milliers de péages en France¹⁰. Si les tarifs ou pancartes de ces péages sont rares, les registres de comptabilité qui consignent les passages et les recettes de ces taxes le sont encore plus. En Ardèche, seuls ceux du péage de La Voulte pour le début du XV^e siècle sont conservés¹¹.

Étudier le fonctionnement des péages est donc le plus souvent impossible et seules de rares indications fortuites apportent quelques bribes d'information. Comment sont-ils perçus ? Qui les gère ? Où se lèvent-ils sur le terrain ? Comment leurs tarifs sont-ils établis ? Sont-ils révisés au fil des décennies ? Autant de questions qui restent le plus souvent sans réponse. C'est dans ce contexte documentaire déprimé que s'inscrit l'enquête sur le tarif du péage de Montpezat de 1379, et que ses lumières sont précieuses sur les modalités de consignation et de définition du tarif de péage, sur le fonctionnement du péage lui-même, et, enfin, bien entendu, sur le mouvement commercial à Montpezat à la fin du Moyen Âge.

5. HIGOUNET (Charles), « Géographie des péages de la Garonne et de ses affluents au Moyen Âge », *Journal des savants*, 1978, p. 118-119 ; MORENZONI (Franco), « Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice d'Agaune... », art. cit., p. 9-11.

6. AUDUC (Jean-Louis), « Bapaume : un carrefour routier aux XIII^e et XIV^e siècles », dans *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Flaran 2, Auch, 1982, p. 241-254.

7. CHOMEL (Vital) et EBERSOLT (Jean), *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne (Jura)*, Paris, 1951, 216 p.

8. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges au Moyen Âge*, thèse de doctorat d'histoire dactylographiée, université de Lyon 2, 2000, t. I, p. 402.

9. *Ibidem*.

10. SCHMAUCH (Brigitte), *La commission des péages. Répertoire numérique de la sous-série H4 et inventaire des dossiers de péages*, Paris, 2006.

11. BnF, Nouvelles acquisitions latines, ms. 2131. Registre de comptes du péage de septembre 1399 et août 1400.

Une enquête de consignation

Guy, seigneur de Montlaur et de Sabran, chevalier, qui est par ailleurs seigneur de Montpezat¹², souhaite formaliser les modalités de perception de son péage de Montpezat : il en résulte une longue enquête datée du 24 janvier 1378, soit 1379, conformément au style du 1^{er} janvier¹³.

Cette charte prend la forme d'un parchemin original d'assez médiocre qualité, représentatif des peaux utilisées par les notaires de la région. D'une largeur de 52 cm, il associe trois peaux pour atteindre 108 cm de long. Le texte s'étend sur 204 lignes. La suscription, de deux lignes seulement, est suivie d'un préambule de vingt lignes qui expose les motivations de la présente enquête. L'essentiel de l'acte est ensuite consacré au dispositif lui-même, qui s'étend sur 178 lignes, avec les déclarations des témoins sur le tarif pratiqué. Pour finir, la souscription est aussi brève, puisqu'elle s'étend sur quatre lignes. La présentation du texte est continue, sur une seule colonne, avec pour seul élément de repère, à chaque début de déclaration, le nom du témoin indiqué d'une écriture plus grosse. L'ensemble est rédigé avec une écriture gothique assez cursive, mais néanmoins soignée, et faiblement abrégée. La rédaction de l'acte est due à Pierre Guigon, clerc et notaire à Montpezat.

Ce texte est conservé dans une liasse de diverses pièces essentiellement post-médiévales concernant le péage de cette localité jusqu'en 1775. Cette liasse fait partie de la section du chartier de Chambonas concernant la seigneurie de Montpezat¹⁴. À l'évidence, elle a été constituée pour être présentée au Bureau des péages afin de faire valoir l'ancienneté du droit perçu audit lieu. En témoigne la chemise ancienne du dossier, encore conservée, indiquant qu'elle contient les documents présentés à « Monsieur le Contrôleur Général des Finances ». L'enquête de 1379 n'est donc qu'un élément dans un dossier documentaire plus vaste.

Pourquoi cette enquête ?

Précisons tout d'abord que l'enquête n'est pas liée à la mise en place du péage lui-même. En effet, le plus ancien document mentionnant un péage à Montpezat date de 1308¹⁵. Il s'agit d'une transaction conclue entre Guy de Montlaur, seigneur de Montpezat, et noble Pierre de Châteauneuf, procureur du seigneur abbé du monastère de Saint-Chaffre, par laquelle l'abbaye est exemptée de péage dans la traversée

12. Guy de Montlaur, du lignage issu du château éponyme situé sur la montagne ardéchoise, est aussi seigneur d'Aubenas et de plusieurs châtellenies dans les environs, dont Montpezat. Issu du mariage conclu en 1326 entre Pons de Montlaur et Bérengère de Sabran, il est aussi seigneur de Sabran, actuellement dans le Gard. Cf. LAFFONT (Pierre-Yves), « Les Montlaur : une branche cadette des vicomtes de Polignac ? », *Revue du Vivarais*, 1998, p. 77-82.

13. Archives départementales de l'Ardèche [désormais AD Ardèche], 39 J 358/5 – chartier de Chambonas.

14. CHASSIN-DU-GUERNY (Yves), *Répertoire numérique dactylographié du chartier de Chambonas*, 1988, 122 p.

15. AD Ardèche, 39 J 358/1.

des terres dudit seigneur à Saint-Laurent, Ucel, Montpezat, Aubenas et Meyras. L'enquête de 1379 mentionne des témoins qui ont « 60 années de mémoire », ce qui permet de confirmer que le péage était bien déjà levé au début du XIV^e siècle. Cependant, aucune information ne transparaît sur sa perception au XIII^e siècle, qui est manifestement la période de mise en place de l'essentiel des péages de la région associés à une seigneurie châtelaine¹⁶.

L'enquête elle-même nous livre une première réponse sur les motivations qui ont poussé à sa réalisation. Les péagers s'affranchissaient des bons usages et levaient un péage supérieur à ce qui était dû, au détriment du seigneur de Montpezat. Il souhaite donc mettre un terme à ces fraudes et mauvaises exactions (l. 6 – [...] *levatores et receptores vetiglaï et pedaggi dicti loci et eius mandamenti pro domino dicte loci Montispesati excessum pedagium et emolumentum pro dicti pedagio [...] levaverunt*), ainsi que l'explique le notaire rédacteur de l'acte dès le début de son propos, justifiant ainsi l'enquête. Le seigneur de Montpezat désire en conséquence savoir comment et sur quoi se lève le péage (l. 10).

En outre, la documentation du XIV^e siècle laisse aussi entrevoir d'autres raisons, peut être moins prégnantes que le manque d'honnêteté des péagers, mais bien réelles. Ainsi, de 1360 à 1400, plusieurs litiges surgissent entre le seigneur de Montpezat et celui, voisin, de Burzet, au sujet de leurs péages respectifs, de la taxation des marchandises, ou encore des franchises et exemptions accordées aux habitants de ces deux seigneuries. Dès 1368, Guy de Montlaur, seigneur de Montpezat, et Ymbert de Burzet, seigneur de Burzet, transigent sur la perception de leurs péages¹⁷, mais l'accord ne dure pas et un nouveau différend débouche sur une nouvelle transaction, en 1378¹⁸. Mais cela ne suffit pas encore à éteindre les difficultés survenues avec le seigneur et les habitants de Burzet, puisqu'elles ressurgissent en 1409 et nécessitent encore une transaction¹⁹.

L'enquête objet du présent travail apparaît bien comme un instrument visant à établir des faits précis et assurés afin de terminer un litige. Elle s'inscrit dans une pratique qui se développe à compter du XIII^e siècle et qui en arrive à concerner de nombreux domaines²⁰. Il ne s'agit toutefois pas ici de rechercher des coupables, ou des fautifs, afin de les sanctionner. Si les fraudeurs ont été punis, cela ne transparaît pas dans l'enquête, et les faits semblent déjà établis, puisqu'ils sont affirmés dès le début du propos. Cette enquête est bien un instrument administratif, à finalité gestionnaire, qui recherche d'abord à régler un problème financier.

Outre ces difficultés et contestations du droit de péage lui-même et de ses modalités de perception, la codification du péage de Montpezat de 1379 prend place dans le contexte chronologique général des péages vivarois au XIV^e siècle. C'est sans doute la période où les tarifs sont rédigés, comme ceux de Saint-Ambroix

16. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, op. cit., t. I, p. 407-409.

17. AD Ardèche, 39 J 358/2.

18. AD Ardèche, 39 J 358/4.

19. AD Ardèche, 39 J 358/8.

20. GAUVARD (Claude) (dir.), *L'enquête au Moyen Âge*, Rome, 2008, 512 p.

en 1325²¹, La Voulte en 1331²², Mézilhac en 1347²³, Aubenas en 1397²⁴. On peut sans doute voir dans ce mouvement l'effet des évolutions de la seigneurie qui entre progressivement à compter du XIII^e siècle dans l'âge de l'écrit et de la codification, débouchant sur une mise par écrit de pratiques et de coutumes jusqu'alors purement orales, dont témoigne notre enquête de 1379.

La fin du Moyen Âge est aussi marquée par l'essor de l'axe routier sur lequel pèse ce péage. En effet, cette route qui relie Le Puy-en-Velay à Avignon par la haute vallée de l'Ardèche et Montpezat est empruntée par un trafic à longue distance entre le Nord de la France et la basse vallée du Rhône²⁵. L'installation de la cour pontificale à Avignon contribue donc à son développement à compter des années 1310-1320²⁶. Cela peut expliquer une croissance du trafic, ainsi que des enjeux nouveaux de contrôle des circulations, ou des tensions entre péagers et usagers, et donc un besoin de clarification du tarif de péage.

Devant la grande diversité des matières taxées, on peut également considérer que les limites opérationnelles d'une pratique exclusivement orale et coutumière sont atteintes et nécessitent une codification pour continuer à fonctionner. Enfin, le XIV^e siècle est marqué par l'approfondissement et le renforcement de la gestion seigneuriale, qui passe par la mise en place d'instruments précis et formalisés. L'enquête de 1379 s'insère aussi dans ce mouvement et correspond à cette nouvelle approche.

Les conditions et l'organisation de l'enquête

Pour les besoins de cette enquête, huit témoins sont réunis le même jour au même lieu, à Montpezat, dans la rue publique inférieure, autrement dit dans la rue de Ville Basse. Ils se retrouvent dans la pièce du fournil de Raymond de Lespéron. Le choix d'un tel lieu peut surprendre. Si les notaires instrumentaient souvent au fournil, sur la place publique ou dans la rue, par exemple, on aurait pu s'attendre à ce qu'un tel acte soit conclu dans un lieu plus spécifique et digne de l'importance de cette enquête, dans une *aula* castrale. Il n'en est rien et le notaire n'a pas dérogé à l'usage courant de sa profession²⁷.

Le seigneur de Montpezat est personnellement absent, le noble et honorable homme Maurice de Sesinsac, son bayle dans la seigneurie, le représentant (l. 3). C'est donc devant ce dernier que comparaissent les déclarants. Son homme de

21. Archives Nationales [désormais AN], H4 3079/2, pièce 11.

22. AN, H4 2960.

23. AD Ardèche, 3 J 23, pièce 3, folio 5v^o.

24. AN, H4 3101, pièce n^o18.

25. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, op. cit., t. II, p. 311-314.

26. FOURNIAL (Étienne), *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII^e et XIV^e siècles*, Paris, 1967, p. 137-140. et 183-184.

27. BRECHON (Franck), « Pratique et activité notariales au début du XV^e siècle, l'exemple de trois notaires ruraux du Bas-Vivaraïs de 1400 à 1430 », *Cahiers d'histoire*, 1993, p. 7.

confiance, Mathieu Gaubert, sergent de la cour de Montpezat, s'est pour sa part chargé de convoquer les témoins (l. 18). Huit témoins sont ainsi appelés à lister les marchandises qu'ils ont vu passer, en précisant comment elles étaient alors taxées. Ces huit déclarations, faites sous serment (l. 20), sont consignées successivement, sans tentative de classement et d'organisation de leurs propos souvent redondants. Outre les listes de produits, denrées et marchandises déclarées, des précisions sont apportées par les déclarants sur tel ou tel aspect de la perception du péage, mais ces éléments ne sont jamais le cœur du propos. Ils sont incidents, allusifs, et donc épars dans le document.

Remarquons que l'enquête ne fait référence à aucun document convoqué pour constituer une preuve quelconque étayant les propos des témoins. Il est donc probable que ce tarif soit rédigé *ex nihilo* à partir des dires des uns et des autres.

Les témoins

Les huit témoins convoqués pour faire part, sous serment, de leur expérience au sujet du péage de Montpezat sont Jean Lambert, Agnès Raynaud, Étienne Clément, Guilhem Jaubert, Jacques Parisot, Jean du Moulin, Jacques Menut et Raymond Castilhon (l. 19).

Comment ces déclarants sont-ils choisis ? Nous ne savons que peu de chose à leur sujet, si ce n'est qu'ils ont été retenus en raison de leur connaissance du péage : ils sont dits « anciens dudit mandement et lieu » et ont vu lever le péage (l. 16). Ils sont aussi retenus en raison de l'ancienneté de leur mémoire. Ce point est d'ailleurs essentiel, puisque c'est le premier élément consigné au début de chaque témoignage, le déclarant attestant avoir cinquante ou soixante années de bonne mémoire (l. 24, 60, 123...). Ainsi, les plus « jeunes » dans leur connaissance du péage, Jean du Moulin et Étienne Clément, se prévalent de cinquante années de mémoire, tandis que les deux plus « anciens », Jean Lambert et Jacques Parisot, indiquent que leur mémoire porte sur soixante années. Un rapide calcul laisse penser qu'ils ont donc globalement au moins 70 ans pour les plus jeunes, et au moins 80 pour les plus âgés, considérant qu'il est peu probable que leurs connaissances remontent à leurs plus jeunes années, avant l'âge adulte. Nous avons donc affaire à des témoins âgés, si ce n'est très âgés.

Seul Guilhem Jaubert a un niveau de connaissance moindre, et il ne fait d'ailleurs pas état d'une mémoire s'étendant sur de nombreuses années, puisque cette question n'est même pas abordée en ce qui le concerne. Il indique se souvenir de deux péagers seulement, contre cinq ou six pour les autres témoins, et n'apporte aucun élément sur le tarif du péage. Pourquoi dès lors l'avoir appelé à témoigner ? Le document n'apporte aucune précision en la matière et ne laisse entrevoir aucune réponse.

Leur connaissance du péage de Montpezat s'explique aisément pour Jean Lambert et Jean du Moulin qui sont d'anciens péagers (l. 23 et 121). Par contre, la profession ou la fonction des autres déclarants ne sont pas précisées, et on peut juste supposer qu'il s'agit

de personnes ayant eu affaire au péage, marchands ou muletiers par exemple. Le contexte dans lequel la rédaction de l'enquête est réalisée explique à lui seul le fait que l'avis des péagers de 1379 ne soit pas requis : ils sont en effet suspectés de fraude (l. 6 et *sq.*) !

La précision de leur témoignage transparaît à l'examen de la liste des marchandises et produits taxés : les différentes déclarations sont très cohérentes, avec l'essentiel des produits communs à toutes les dépositions, et quelques points de divergence seulement qui s'apparentent plus à des omissions qu'à des contradictions. Seuls Étienne Clément et Guilhem Jaubert rendent des déclarations beaucoup plus lacunaires, le second n'indiquant même aucune liste de produits, sans explication (l. 76-86).

Un péage dans un contexte routier

L'enquête de 1379 n'est pas très disert sur le fonctionnement du péage. Néanmoins, elle apporte un certain nombre d'éléments qui nous font le plus souvent défaut pour les autres péages de la région au Moyen Âge. À ce titre aussi, cette enquête est précieuse, d'autant que ce péage porte sur une route régionalement importante et se perçoit dans un bourg cévenol exemplaire des localités dont le développement est lié à un axe de communication.

Les routes

Le péage de Montpezat est perçu sur une route majeure traversant le Vivarais d'est en ouest et joint les hautes terres du Massif central (Velay et au-delà) à la basse vallée du Rhône. Il n'est pas ici question de développer un long propos sur cette route, mais son importance à la fin du Moyen Âge, et surtout à compter de l'installation de la cour pontificale à Avignon, doit être soulignée²⁸.

Ce chemin quitte le sillon rhodanien au niveau de la cité de Viviers pour gagner la ville d'Aubenas et, de là, remonter les vallées de l'Ardèche et de la Fontaulière, passant à Montpezat. Ensuite, il se poursuit à travers le plateau ardéchois jusqu'au Puy-en-Velay.

La multiplication des péages témoigne directement du développement commercial de cet axe, puisqu'ils sont perçus pour la traversée de presque tous les mandements. Ainsi, ils sont levés à Viviers même, puis à Alba²⁹, Villeneuve-de-Berg³⁰, Aubenas³¹,

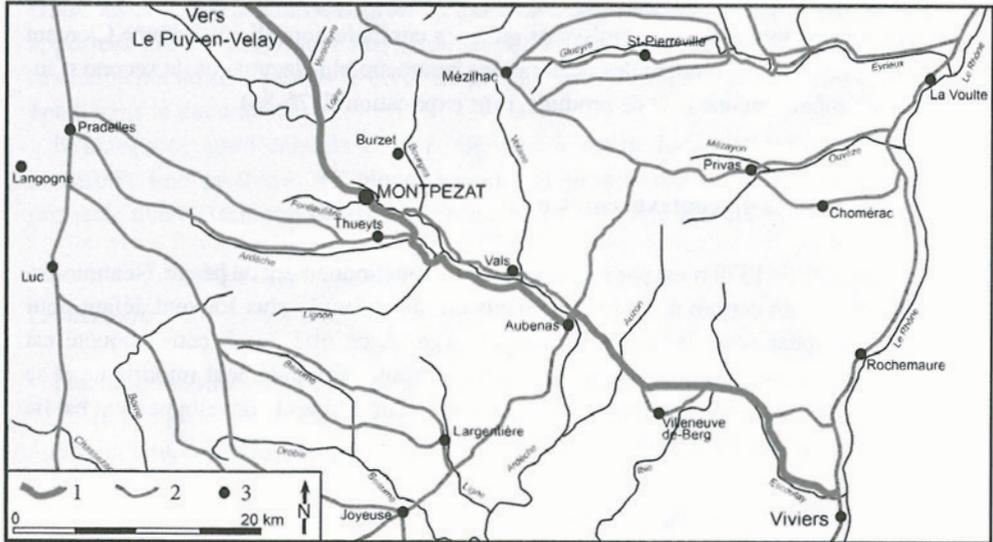
28. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, *op. cit.*, t. II, p. 311 et *sq.*

29. Acte notarié extrait des registres de maître Chabrier, notaire à Grignan, instrumentant pour la famille Adhémar de Grignan, seigneurs d'Aps. Registre coté « *Semper* » aujourd'hui perdu, mais publié partiellement par FILHET (Louis), *Aps féodal et ses dépendances*, Privas, 1913, p. 354.

30. RÉGNÉ (Jean), *Histoire du Vivarais*, t. 2 : *Le développement politique et administratif du pays de 1039 à 1500*, Largentière, 1921, p. 110.

31. BnF, nouvelles acquisitions latines, ms 3381.

Jaujac³², Meyras³³, Montpezat³⁴, Usclades³⁵ (péage de Géorand), Largentière, où se perçoivent les droits comtaux détenus par l'évêque du Puy³⁶, Le Monastier³⁷ (péage de Châteauneuf) et, pour finir, à Brives³⁸, immédiatement aux abords du Puy. Cela représente environ un péage tous les dix kilomètres, associés aux châteaux chefs-lieux de mandement.



1 : route Viviers/Le Puy 2 : autre route importante 3 : localité repère

Les routes en Vivarais central à la fin du Moyen Âge.

D'après BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges au Moyen Âge*, op. cit., t. 1, p. 561.

Plusieurs récits ou comptes de voyages ou itinéraires anciens mentionnent cette route. Ainsi, c'est par elle que le comte d'Auvergne gagne en 1249 le sillon rhodanien depuis ses domaines : il passe au Puy, avant de loger à Montpezat et de continuer par Aubenas, où il se trouve le lendemain³⁹. C'est aussi par cette route que les muletiers de l'Hôtel-Dieu du Puy rejoignent la Provence à la fin du Moyen Âge et au XVI^e siècle, ainsi qu'en témoignent les comptabilités de cet établissement⁴⁰.

32. AD Gard, A 3, p. 2513.

33. AD Hérault, C 1799.

34. AD Ardèche, 19 J 91, pièce 5.

35. AD Ardèche, 3 H 1, f° 95.

36. AN, J 332.

37. AD Ardèche, 13 H 2, f° 39r°.

38. AD Haute-Loire, 1 J 523.

39. AN, KK 503, f° 50-51.

40. RIVET (Bernard), *Une ville au XVI^e siècle : Le Puy-en-Velay*, Le Puy, 1988, p. 302.

Si la route est importante dès le XIII^e siècle, et sans doute même avant, bien que l'absence de document ne permette pas d'en juger clairement, il faut nettement différencier la période qui précède l'installation des papes à Avignon de celle qui suit. En effet, les quelques exemples de trafics connus montrent qu'avant 1320-1330 ce chemin joue avant tout un rôle régional, unissant Velay et sillon rhodanien, comme tant d'autres axes vivarois. Il ne peut néanmoins pas être alors considéré comme un axe majeur du Sud du royaume. Par la suite, après l'installation des papes, son statut change. Il apparaît dès lors comme un axe reliant Paris à la cour pontificale par le Massif central. C'est d'ailleurs à ce titre qu'il est mentionné dans l'*Itinerarium de Brugis*⁴¹. Dans ce célèbre guide routier, la route de la haute vallée de l'Ardèche est la continuation vers Avignon du « Grand chemin de France », qui arrive d'Île-de-France et du Nord, ce qui est clairement exprimé en 1372. Charles V ordonne alors à Imbert de Burzet de faire des travaux sur le chemin public qui va d'Aubenas par l'église de Meyras vers Montpezat, Burzet, Le Puy et Paris⁴². Ce statut privilégié se traduit d'ailleurs aussi par le qualificatif de royal qui est associé à la route en 1449⁴³ et en 1475⁴⁴.

Le développement considérable d'Avignon étend l'attraction de cette cité au point d'attirer des circulations qui jusqu'alors l'ignoraient, aboutissant au développement de la route de la vallée de l'Ardèche. L'exemple du trajet suivi par les Foréziens se rendant à Montpellier ou en tout autre point du littoral est révélateur. Avant le milieu du XIV^e siècle, leur itinéraire privilégié est le chemin de Régordane⁴⁵, alors qu'ensuite, ils le quittent au Puy pour passer par Aubenas et Viviers⁴⁶. La porte de la ville du Puy par laquelle sort la route de Viviers est dite, à partir du XIV^e siècle, « porte d'Avignon »⁴⁷. Il est aussi symptomatique que des muletiers reliant le Sud-Ouest aquitain, le Toulousain et le Rouergue à la région lyonnaise, au Dauphiné ou à Genève passent au XV^e siècle par cette route, qu'ils suivent au moins jusqu'à Aubenas, ainsi que l'explique une bande de contrebandiers transportant du billon en fraude à destination de Genève en 1424⁴⁸.

L'essor de cet axe au XIV^e siècle peut également être un facteur expliquant le besoin de codifier les modalités de perception du péage de Montpezat en 1379.

41. HAMY (Ernest-Théodore) éd., *Le livre de la description des pays de Gilles le Bouvier, dit Berry, premier roi d'armes de Charles VII, Roi de France, publié pour la première fois avec une introduction et des notes et suivi de l'itinéraire Brugeois, de la Table de Velletri et de plusieurs autres documents géographiques inédits ou mal connus du XV^e siècle*, Paris, 1908, p. 183.

42. ...*itinere publico a loco Albenacii et per locum ecclesia de Mayrassio versus Montempezatum, Beorzeti, Anicium et Parisensis*. AD Hérault, A 6, f° 101.

43. AD Ardèche, 2 E 1566, f° 72v°.

44. AD Ardèche, 42 J 359, f° 54.

45. FOURNIAL (Étienne), *op. cit.*, p. 137-140. et 183-184.

46. *Ibidem*, p. 357.

47. RIVET (Bernard), *Une ville au XVI^e siècle...*, *op. cit.*, p. 42.

48. BAUTIER (Robert-Henri), « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne. Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », *Bulletin philologique et historique*, 1963, p. 667.

Un bourg routier

Montpezat est implanté au fond de la vallée de la Fonteauière, immédiatement au pied du plateau vivaro-vellave. Alors que l'église Notre-Dame de Prévenchères, attestée dès les dernières décennies du XI^e siècle⁴⁹, ne structure aucun habitat, le château, au contraire, est à l'origine d'un petit village. Situé 800 à 900 mètres à l'écart de la route de Viviers au Puy, sur une crête la dominant de 150 mètres environ, celui-ci n'est pas en mesure de prendre part aux circulations et aux richesses qu'elles induisent.

Dès le XIII^e siècle, sans pouvoir périodiser plus finement cet essor, un faubourg attesté se détache du *castrum* et s'implante directement au bord de la route : c'est le quartier de Ville-Basse⁵⁰. Dans le même temps, un embryon d'habitat commence aussi à se structurer à l'emplacement de la future Ville-Haute. Cette dernière se développe probablement dans le courant du XIV^e siècle, la conjoncture démographique incitant même à penser que l'essentiel de sa croissance est acquis dans la première moitié du siècle⁵¹. Aux deux derniers siècles du Moyen Âge, ce quartier de Ville-Haute est le cœur de l'activité économique montpezacienne. C'est là que sont implantées les auberges⁵², ainsi que des moulins à foulon ou des tanneries, le long d'un canal de dérivation de la Pourseille.

Parallèlement, le *castrum* se vide pour l'essentiel de ses habitants et finit par presque totalement disparaître à la fin du Moyen Âge, ainsi qu'en témoignent les terriers du XV^e siècle⁵³.

La population de Montpezat est de 214 feux lors de la rédaction des estimés fiscaux de 1464, au plus creux de la dépression démographique de la fin du Moyen Âge, ce qui en fait une localité relativement modeste par sa population⁵⁴. Toutefois, Montpezat jouit aux XIV^e et XV^e siècles de sa situation le long d'un axe routier important, dont la petite ville tire profit, à l'image de nombreux autres bourgs cévenols. Sans être des places commerciales importantes en termes de marché de redistribution ou de lieu d'échange, ces bourgs connaissent un développement lié à l'activité de transport elle-même. Alors que les principales villes sont implantées à des carrefours routiers, ces bourgs naissent le plus souvent en lien avec des obstacles sur le parcours routier : rupture de pente, pied de col⁵⁵... À Montpezat, il s'agit du point où la route commence sa brutale ascension

49. CHEVALIER (Ulysse), *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, ordre de Saint-Benoît, et chronique de Saint-Pierre du Puy*, Paris, 1891, n° CCLXV, p. 93.

50. Fonds privé communiqué par Laurent Haond, terrier de 1300 pour Pons de Montlaur.

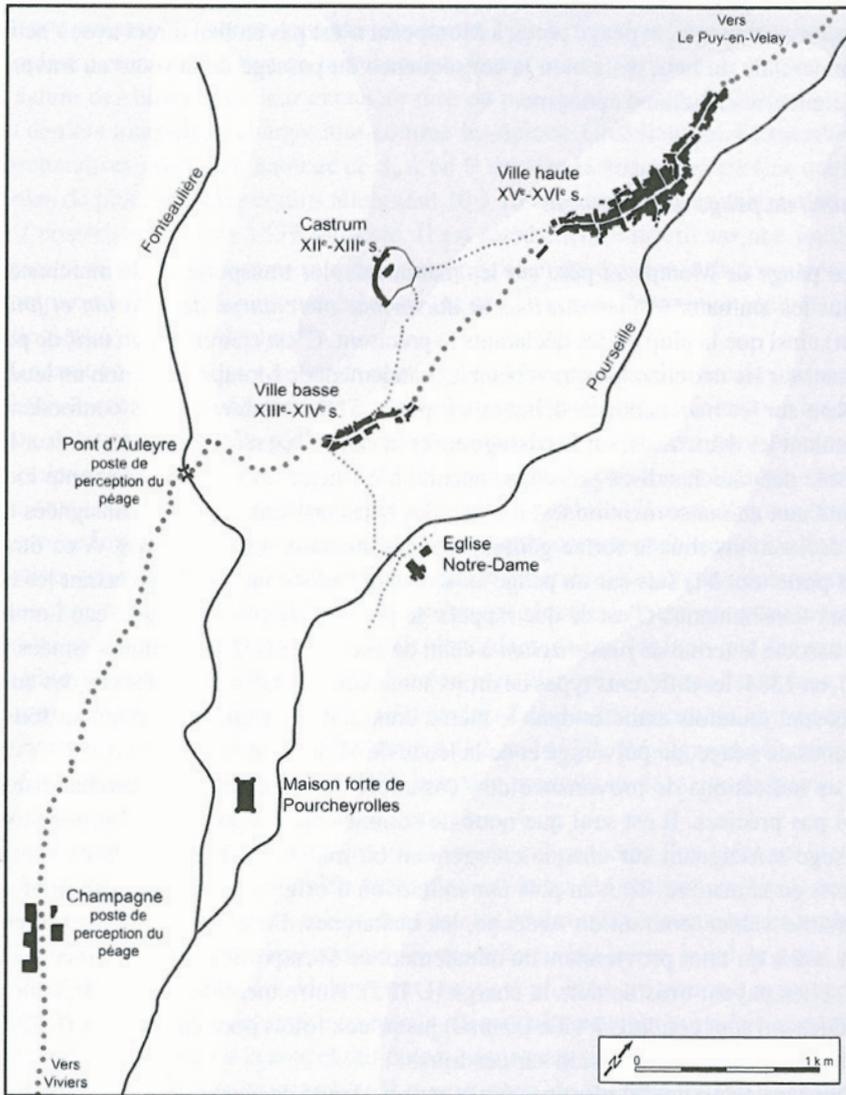
51. ESQUIEU (Yves), « Montpezat-sous-Beauzon, les maisons de tradition médiévale. Première approche », *Revue du Vivarais*, 2010, p. 365-398.

52. Les archives notariales de Montpezat témoignent de ces activités, dont principalement les références suivantes : AD Ardèche, 42 J 113 ; 2 E 5909, f° 97 ; 2 E 5909, f° 12 ; 2 E 10908, f° 262 ; 2 E 10907, f° 104 ; 2 E 10908, f° 263v°.

53. AD Ardèche, 42 J 359 et 51 J 139.

54. VALLADIER-CHANTE (Robert), *Le Bas-Vivarais au XV^e siècle, les communautés, la taille et le roi*, Valence, 1998, 434 p.

55. BRECHON (Franck), « Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais au Moyen Âge », dans *La ville au Moyen Âge (actes du 120^e Congrès national des sociétés savantes, Aix-en-Provence, 1995)*, Paris, 1998, p. 265-277.



Montpezat aux XIV^e-XV^e siècles – route et implantation de l'habitat

D'après le cadastre napoléonien et BRECHON (Franck), « Montpezat-sous-Bauzon, mille ans d'histoire routière et urbaine », in *Ardèche, hommes, territoires et patrimoines*, Privas, 2001.

vers le col du Pas, et au-delà, le plateau vivaro-vellave. La présence de nombreuses auberges, ou encore de différentes activités liées au transport, à commencer par les muletiers, en atteste. Ainsi, les auberges de La Cloche, Saint-Georges, de la Fleur de Lys, Poma, de la Chapelle Rouge et du Signe de Croix fonctionnent au début du XV^e siècle à Montpezat⁵⁶.

56. *Ibid.*, p. 518.

Dans ce contexte, le péage perçu à Montpezat n'est pas en lien direct avec l'activité commerciale du lieu, mais bien la conséquence du passage de la route au travers de la seigneurie châtelaine éponyme.

Le tarif du péage de Montpezat

Le péage de Montpezat pèse sur les marchands, les transporteurs de marchandises et sur les animaux (*a mercatoribus et ductoribus mercaturas denariarum et animalium*) ainsi que la plupart des déclarants le précisent. C'est clairement un tarif de péage portant sur les marchandises traversant le mandement de Montpezat, et non un leudaire portant sur les marchandises débitées sur place. Si de nombreux tarifs confondent ou cumulent les deux taxes, sur le passage et sur la vente⁵⁷, ce n'est pas le cas ici : sur l'ensemble des marchandises présentes, aucune n'est taxée en raison d'une vente locale. Quant aux animaux mentionnés, il s'agit des bêtes en transhumance, consignées dans les déclarations sous la forme générique « des animaux » (*animalibus*). À ce titre, le tarif porte tout à la fois sur un péage au sens strict, et sur un pulvérage taxant les troupeaux transhumants. C'est ce que rappelle le premier témoin interrogé, Jean Lambert, qui associe le terme de *pulveragium* à celui de *pedagium* (l. 25). Quelques années plus tard, en 1384, les différents types de droits sont clairement distingués les uns des autres, mais sont toutefois associés dans le même contrat d'arrentement, portant sur tous les revenus du péage, du pulvérage et de la leude de Montpezat⁵⁸.

Les indications de provenance de l'ensemble de ces denrées et marchandises ne sont pas précises. Il est vrai que nous ne sommes pas en présence d'un registre de passage renseignant sur chaque chargement ou marchand, et les tarifs ne sont pas diserts en la matière. Tout au plus une indication d'origine porte-t-elle sur un produit de faible valeur, courant en Ardèche, les châtaignes. En effet, elles sont taxées ou non, selon qu'elles proviennent du mandement de Montpezat ou non. Dans ce dernier cas, elles payent trois deniers la charge (l. 135). Autre mention laconique, celle des équidés qui sont conduits à vide (*emptis*) jusqu'aux foires pour être vendus (l. 35-36), mais il n'y a aucune précision sur ces foires.

Dans la déclaration, il n'est pas fait mention d'unité de mesure précise pour chaque marchandise, de sorte qu'il n'y a pas de lien manifeste entre le tarif pratiqué et les quantités transportées. Il est seulement indiqué que certaines marchandises sont taxées à la saumée (*saumata* - l. 175, 180) et d'autres à la charge (*chargia* - l. 54, 134), alors que d'autres encore ne font référence à aucune quantité, même si dans la pratique des unités de mesure peuvent être utilisées, sans qu'elles soient mentionnées ici. Aucune cohérence ne semble se dégager entre les marchandises taxées à la charge ou à la saumée, ni en fonction de leur nature, de leur masse, de leur caractère pulvérulent, liquide, brut ou ouvragé.

57. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, op. cit., t. I, p. 415.

58. ...*omnia emolumenta pedagogii, pulveratgii et leyde*. AD Ardèche, 39 J 358/2.

Les montants à payer ne sont pas très divers. N'y figurent que des prélèvements en numéraire et aucun en part de marchandise. Les sommes varient peu en fonction de la nature des biens et de leur caractère rare ou pas. Ainsi, la cire d'abeille est taxée à 9 deniers tournois la charge, tout comme les épices. Globalement, l'ensemble des marchandises est taxé à hauteur de 3, 4 ou 9 deniers la charge, et parfois quelques oboles de plus, seuls les équins atteignant 10 à 13 deniers selon les déclarations. Un tarif postérieur, daté de 1539, subsiste. Il est rapidement transcrit sur une feuille de papier et se présente comme une liste de produits et de denrées intitulée « péage de Montpezat 1539 ». Il fonctionne lui aussi sur la même base de taxation simple, essentiellement à 3, 4 ou 9 deniers⁵⁹.

Un trait commun à tous les tarifs de péage ou presque est l'absence de classement, qui fait se côtoyer des denrées chères et importées et les fromages locaux ou les matériaux de construction. Le rédacteur ne prend pas le moindre soin pour hiérarchiser ou ordonner les produits en rubriques plus ou moins cohérentes, sa logique semblant être autre, sans doute par ordre d'importance des produits. Il a pu être suggéré que la succession apparemment sans ordre des produits correspondait en fait à la stratification des différentes mises à jour du tarif, les marchandises nouvellement taxées étant alors simplement inscrites à la suite des précédentes, ce qui occasionnerait ces nombreux retours en arrière⁶⁰. Il serait donc dans ce cas logique que les produits les plus élémentaires précèdent les denrées plus élaborées comme les épices, dont le commerce s'est développé plus tardivement. Les modifications de tarif que nous connaissons, comme celles d'Alès entre 1412 et 1453⁶¹, témoignent effectivement de cet « allongement » par la fin de la liste des produits taxés, sans classement des marchandises nouvellement prises en compte.

Cette remarque n'est toutefois pas valide en ce qui concerne l'enquête sur le péage de Montpezat, puisqu'elle semble probablement avoir été réalisée *ex nihilo* comme nous l'avons expliqué. Mais, même dans ce cas, seul semble s'esquisser un embryon de classement par ordre d'importance des produits taxés : le vin, le sel, le grain apparaissent en premier dans les déclarations, suivis d'un bloc qui pourrait regrouper les animaux et le bétail. Quelques « couples » de produits peuvent aussi être remarqués, comme l'association de la soie et des épices, toutes deux importées d'Orient, laissant penser qu'elles voyagent ensemble. Il ressort aussi de la comparaison de différents témoignages que tous suivent l'ordre de Jean Lambert, primo-déclarant, qui imprime ainsi sa marque sur l'ensemble du texte : facilité pour les suivants ? Sans doute. Ordre repris par le notaire pour organiser son propos ? Peut-être.

Les tarifs de péage qui nous sont parvenus en Ardèche permettent d'esquisser une chrono-typologie à laquelle il est intéressant de rattacher celui de Montpezat. Il semble que les tarifs les plus détaillés soient ceux du XIV^e siècle (Saint-Ambroix en 1325, La Voulte en 1331, Mézilhac en 1347, Aubenas en 1397), alors que ceux

59. AD Ardèche, 39 J 358/11.

60. BIENVENU (Jean-Marc), « Recherches sur les péages angevins aux XI^e et XII^e siècles », *Le Moyen Âge*, 1957, p. 438-440.

61. AD Gard, C 163, pièce 19.

du XVI^e siècle sont beaucoup plus brefs (Mayres en 1532⁶², Charmes en 1535⁶³, Beaudiner en 1556⁶⁴). Contre plus d'une trentaine d'articles pour certains tarifs du XIV^e siècle, voire plus d'une centaine comme à Saint-Ambroix, les tarifs du XVI^e siècle n'en comptent généralement qu'une petite dizaine. On constate parallèlement une globalisation de ces derniers. Alors qu'au XIV^e siècle, les produits sont détaillés un par un, au XVI^e siècle, ils ne le sont plus et figurent seulement au tarif par catégories globales. Ainsi, les épices qui sont traitées les unes après les autres à Saint-Ambroix ne sont plus par la suite indiquées que génériquement, comme « épices ». Le tarif issu de l'enquête de 1379 à Montpezat est donc conforme aux autres tarifs du XIV^e siècle : long et détaillé, il fait figure d'un interminable inventaire à la Prévert.

La question se pose du passage de l'enquête au tarif de péage proprement dit, extrait de cette dernière. Nous ne disposons pas de pancarte de la fin du Moyen Âge, autrement dit d'affiche apposée sur le bord de la route et indiquant les droits à payer au passant. Cependant, le tarif de 1539, bien que postérieur de cent soixante ans à l'enquête, est riche d'enseignements⁶⁵. Nous avons vu que l'ordre de la déclaration de Jean Lambert a guidé celle de ses successeurs en 1379. C'est encore cet ordre qui s'impose globalement dans la rédaction du tarif présenté en 1539 pour obtenir un arrêt du Grand Conseil de Paris confirmant ce péage. Ce dernier document ne fait pourtant nullement référence à l'enquête, mais il est évident par cet ordre que le tarif de 1539 s'inscrit dans sa filiation directe. Cela laisse penser qu'un tarif ou qu'une pancarte synthétique a été établi suite à l'enquête et qu'il a continué de servir jusqu'au XVI^e siècle, au moins. Le tarif de 1539 serait alors une copie de celui de 1379, ou s'en inspirerait très largement. Quelle était alors la pertinence des sommes prélevées et des marchandises taxées, alors que leur liste datait déjà d'un siècle et demi ?

Lieux et modalités de perception du péage de Montpezat

L'enquête de 1379 permet de savoir où le péage de Montpezat était levé. Jean Lambert indique que ce dernier est prélevé « tant à Montpezat que dans son mandement » (l. 29), situation qui s'explique par le fait que le péage est juridiquement lié à la seigneurie elle-même, et non au château en tant que lieu.

Si, d'un point de vue juridique, le péage se lève dans tout le mandement, l'organisation pratique de sa collecte repose nécessairement sur des lieux de perception bien identifiés. En effet, le château de Montpezat n'est pas sur l'axe routier lui-même et il n'est pas pensable qu'un péage ait été perçu à l'écart de la route. Jacques Minut apporte quelques précisions dans sa déclaration, puisqu'il indique qu'il a vu le péage se lever *tam in Champanhis quam in Montepesato* (l. 150). *Champanhis* correspond au lieu-dit de Champagne, existant encore aujourd'hui, partagé entre les communes

62. AD Ardèche, 2 E 1537, f° 357v°.

63. AN, 265 AP 179, dossier 3, f° 3v°.

64. AN, H4 3082/1.

65. AD Ardèche, 39 J 358/11.

de Meyras et Montpezat. Ce point de perception est cohérent avec l'organisation du réseau routier local et avec la géographie seigneuriale. En effet, le hameau de Champagne est à la limite des mandements de Montpezat et de Meyras à la fin du Moyen Âge, au point même où la route principale que nous avons déjà évoquée passe de l'un à l'autre⁶⁶. Les voyageurs venant de la vallée du Rhône sont donc taxés dès leur entrée dans le mandement de Montpezat.

Si l'enquête de 1379 ne mentionne, outre Montpezat même, que le poste de perception de Champagne, au XV^e siècle, les différents affermage conservés stipulent que le péage de Montpezat est perçu au pont d'Auleyre⁶⁷. Ce pont est situé à l'entrée sud du bourg de Montpezat, et permet de franchir un passage difficile sur la rivière Fontaulière. Il est mentionné dès 1300 comme confront d'une parcelle reconnue à la famille de Montlaur, seigneur de Montpezat⁶⁸. La très brusque descente vers le pont, le lit de la rivière formant ici de véritables gorges, prend le nom évocateur d'Échelette, *Loschale* en 1300⁶⁹, le *passum de Scala* en 1340⁷⁰. Le chemin qui y passe est dit en 1460 *itinere publico de Leschale*⁷¹. Une tour est attestée en 1452 à l'entrée du pont ou immédiatement à proximité⁷² : sert-elle à lever le péage ? C'est possible. En tout cas, la topographie des lieux, difficile et accidentée, n'offre aucun passage détourné permettant d'échapper au péage qui est alors établi au niveau d'un verrou net.

Champagne et Auleyre/Montpezat étant distants de moins de trois kilomètres et se succédant sur la route, on peut s'étonner de l'existence de ces deux points de perception successifs sur le même axe. En l'état de la documentation, la raison d'être de ces deux postes ne peut être expliquée. Par contre, nous ne savons rien des modalités pratiques de perception de ce péage : existence d'un bâtiment spécifique, à moins que la tour du pont ne soit justement ce bâtiment ? Pancarte apposée au bord de la route ? Autant de points qui restent dans l'ombre.

Le personnel du péage de Montpezat

Les péagers de Montpezat sont mentionnés à plusieurs reprises dans l'enquête de 1379. Tout d'abord, deux d'entre eux figurent parmi les témoins appelés à faire part de leur expérience et de leurs connaissances du péage. Jean Lambert et Jean du Moulin sont d'anciens péagers qui expliquent être porteurs de cinquante et soixante ans de mémoire. Mais au-delà des deux agents du péage interrogés directement, tous les témoins, sauf un, mentionnent les anciens péagers dont ils ont conservé la mémoire. Cela permet d'établir une liste a priori complète, les différents

66. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, op. cit., t. II, p. 306.

67. AD Ardèche, 39 J 358, n° 23 et 26.

68. Fonds privé à Montpezat, communiqué par Laurent Haond, terrier de Montlaur de 1300, f° 63v°.

69. *Ibidem*, f° 52v°.

70. AD Ardèche, 2 E 5888, f° 406.

71. AD Bouches-du-Rhône, 56 H 2751.

72. AD Ardèche, 51 J 139.

témoignages se recoupant tant dans les noms cités qu'en ce qui concerne l'ordre dans lequel ils sont indiqués. Il est globalement identique d'une déclaration à l'autre et laisse penser que les déclarants les mentionnent en suivant la chronologie.

Les anciens péagers sont donc Florent Giraud, Raymond du Moulin, Jean du Moulin, *alias Tribolet*, et Agnès sa femme, Jean Comte, Olivier de Marcol, Jean Lambert et Guilhem Comte. Seul Mathieu Sabatier n'est mentionné qu'une seule fois, en fin de liste, par Jacques Parisot, qui est le déclarant faisant état de la plus ancienne mémoire. Il ne serait donc pas surprenant qu'il se souvienne d'une personne de plus que les autres témoins, ce que confirmerait le fait que Mathieu Sabatier est déclaré in fine.

La première indication que nous fournit ce document concerne la durée moyenne en poste des péagers. Jacques Parisot qui fait état de soixante années de mémoire, évoque huit péagers, tandis que Jean du Moulin qui n'a que cinquante années de mémoire cite sept péagers. Cela représente globalement un changement de péager tous les huit ans environ. Nous verrons par la suite que le péage est concédé à un péager pour la durée de trois ans, ce qui implique entre un et deux renouvellements en moyenne par péager.

Afin de mieux cerner le personnel des péages lui-même, il y aurait lieu de chercher tout renseignement concernant les personnes citées. Cependant, étant donné leur relatif anonymat brisé uniquement dans le présent acte, associé à une documentation notariale lacunaire sur Montpezat au XIV^e siècle, il y a fort à penser que ce travail est impossible, ou pour le moins trop hasardeux pour être entrepris. Quelques éléments apparaissent toutefois sur les personnes. Plusieurs anciens péagers sont décédés, ce qui ne surprendra pas étant donné que la période faisant l'objet de l'enquête couvre une soixantaine d'années. Une personne, Olivier de Marcol, est qualifiée de damoiseau (*domicellus*), et le déclarant Guilhem Jaubert nous indique que ce damoiseau est son maître (*magister suo*). C'est le seul aristocrate qui figure dans la liste des péagers.

Un notaire y apparaît aussi, maître Jean du Moulin, *alias Tribolet*. C'est le seul exerçant cette profession à figurer dans la liste (l. 60, 90, 150, 157). Autre particularité, il lève le péage avec son épouse Agnès. C'est le seul cas de péager agissant « en couple ». Guilhem du Moulin et Raymond du Moulin sont cités successivement dans la liste des péagers, ce qui laisse penser qu'il pourrait y avoir là un lien familial entre eux, mais nous ne pouvons l'assurer. En tout cas, il semble bien que les Dumoulin, dont l'un a été notaire et a géré le péage avec son épouse, aient pu avoir des membres de leur famille qui leur ont succédé ou qui les ont précédés dans cette charge. Les informations sont toutefois trop imprécises pour évoquer une succession familiale claire dans la charge.

La déclaration d'Agnès Raynaud nous indique que les péagers sont désignés (*electos*) pour lever le péage (l. 165), mais nous ne savons rien de leur statut, agents rétribués ou fermiers. Tout au plus, l'identité de certains péagers, qui sont damoiseaux ou notaires, laisse penser qu'ils n'exercent pas cette fonction eux-mêmes et doivent s'appuyer sur un personnel rétribué sous une forme ou une autre. La question ne peut être tranchée avec certitude à la seule lecture de l'enquête de 1379, mais le terme d'élus, de même que la rotation, semble-t-il assez régulière, des péagers laisse

penser à un affermage du droit auprès de ces personnes. Un contrat d'affermage légèrement postérieur, en 1384, est d'ailleurs conclu pour la durée de trois ans. Cette durée, à rapprocher de la rotation des péagers, environ huit ans en moyenne, permet de supposer qu'ils occupent cette charge durant une ou deux périodes. Cet affermage est accordé au plus offrant à la chandelle éteinte, soit la somme annuelle de 23 francs d'or de bon poids et un quintal et demi de fromage, ce qui représente une somme conséquente et témoigne de la rentabilité du péage⁷³.

Comme le laissait pressentir l'existence même de cette enquête, le péage de Montpezat s'organise de manière rigoureuse, tant dans sa gestion (affermage, péagers clairement identifiés, tarif...) que dans son organisation matérielle (points de perception soigneusement choisis). Outre les informations à ce sujet, l'enquête est très logiquement, puisque c'est son objet premier, précise sur la nature des marchandises transitant par le lieu.

Le trafic : qui et quoi ?

La longue litanie des marchandises, denrées, matières premières ou bestiaux, ainsi que des voyageurs divers, qui ressort de l'enquête de 1379 est une source inestimable sur le trafic commercial et routier dans la vallée de la Fontaulière.

Les passants

Le texte n'apporte que peu d'éléments précis sur les passants assujettis au péage de Montpezat, mais ce n'est pas son rôle. Ce n'est pas un registre de compte qui présenterait par le détail passants et produits transitant. Néanmoins, au détour du témoignage de Raymond Castilhon (l. 158-159), on apprend que ce péage porte sur les *mercatoribus seu ductoribus mercaturis*, introduisant là une différence entre le « marchand » et le « transporteur de marchandises ». Survivance tardive du « marchand aux pieds poudreux » qui voyage lui-même avec ses produits, tandis que le transporteur travaille pour le marchand sédentaire ? Sans doute. Mais d'autres déclarants, comme Étienne Clément, se font plus vagues, et mentionnent uniquement des personnes (*personnis* - l. 65) allant et venant avec des marchandises.

Il n'est, par contre, pas fait directement référence au mode de transport : bêtes de somme ? charrois ? colporteurs ? Seules quelques indications filtrent. Ainsi, Jean Lambert indique que le péage pèse sur chaque animal portant du vin (*animali portante vinum* - l. 30), ou encore chaque animal portant du sel (*animali portante sal* - l. 32). Jacques Parisot confirme indirectement cette domination du portage sur des bêtes de somme, en indiquant qu'il n'a jamais vu porter (*portare* - l. 99) de toiles de lin. L'unité de volume employée presque systématiquement tout au long de l'enquête par l'ensemble

73. AD Ardèche, 39 J 358/2.

des déclarants est, comme nous l'avons expliqué, la *saumata*, c'est-à-dire la charge d'une bête de somme.

Si d'autres péages, comme celui de Mézilhac, mentionnent des colporteurs⁷⁴, il n'en est rien à Montpezat. De même, aucune référence n'est faite à un quelconque charroi. Cette situation est tout à fait conforme à la pratique du transport à dos d'âne ou de mulet, en vigueur dans la région, et plus largement dans les régions méditerranéennes au Moyen Âge⁷⁵. Enfin, dernier élément sur le trafic et son orientation, Jean Lambert nous dit qu'il est ascendant ou descendant (*assendendo vel descendendo* - l. 30). Cette assertion indique que le trafic se développe dans l'axe de la vallée de la Fontaulière, et qu'il s'effectue tout à la fois vers le Massif central (ascendant) et vers la vallée du Rhône (descendant).

Le commerce à Montpezat

Bien souvent les pancartes et tarifs de péages soulèvent doutes et interrogations quant à la justesse des listes parfois impressionnantes de denrées et de produits qu'ils mentionnent. Cependant, l'enquête de 1379 donne par sa nature même une vision sans doute plus juste et moins susceptible d'extravagance, d'autant que plusieurs témoins précisent qu'ils n'ont jamais vu taxer tel ou tel produit.

Nous avons déjà exposé que le commerce vivarois, et même cévenol au sens large, mettait en relation le Massif central et les régions languedociennes et rhodaniennes, dont les productions sont très complémentaires, générant un trafic polarisé entre les « hautes terres » et les « basses terres ».

Quelques grandes catégories de produits et de denrées se détachent, à commencer par les produits alimentaires. Le premier produit cité par les témoins, quels qu'ils soient, est le vin. Ils débutent leur déclaration par celui-ci dans tous les cas, sauf Jacques Menut, qui se contente de préciser qu'il est d'accord avec le témoin précédent. Cette place prioritaire laisse penser à juste titre que ce produit domine les échanges et qu'il vient donc spontanément en premier lieu à l'esprit des déclarants. Cela correspond à ce que l'on sait du commerce du vin et du débouché que le Massif central représente pour la viticulture spécialisée du Bas-Vivarais depuis le XIV^e siècle au moins⁷⁶. Toutefois, aucun témoin n'apporte d'informations sur la provenance du vin, son débouché, ni ses caractéristiques ou une quelconque couleur ou catégorie. Le terme générique de *vinum* est employé, en précisant qu'il est taxé par saumée (*saumata* - l. 93, 126, 168...), donc transporté à dos de mulet comme l'indique expressément Jean Lambert (*qualibet animali portant vinum* - l. 30). Le vin était alors chargé dans des outres en peau de chèvre ou des tonneaux de forme ovoïde, adaptés au portage à dos de mulet d'une contenance de 35 à 40 litres chacun, en sachant qu'un chargement en comportait deux, un de chaque

74. AD Ardèche, 3 J 23.

75. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, op. cit., t. I, p. 136 et sq.

76. *Ibid.*, p. 197 et sq.

côté de la bête de somme⁷⁷. Notons que le vin est la denrée la moins taxée, puisqu'il est d'usage de prélever la somme de 2 deniers seulement, ce sur quoi s'accordent tous les témoins.

L'autre denrée figurant à une place dominante, quoique moins nette que le vin, est le sel. Jean Lambert indique qu'il a vu taxer chaque animal portant du sel (*qualibet animali portante sal* - l. 30), de même que les témoins suivants (l. 94, 129, 179). Ce sel est taxé à trois deniers, soit à peine plus que le vin. C'est une denrée tout autant qu'une matière première qui provient des salines du Languedoc et « monte » vers le Massif central. En effet, une organisation rigoureuse est mise en place par la monarchie capétienne à compter de l'achat des salines du littoral languedocien, de Maguelone aux Peccais, en 1290⁷⁸, suivie de l'obligation d'approvisionnement de vastes régions à ces mêmes salines. En 1341, le roi impose au Velay, au Gévaudan, au Forez et bien entendu au Vivarais de ne consommer que du sel provenant des salines des Peccais⁷⁹, cette obligation étant ensuite étendue, au XV^e siècle, à la majeure partie de l'Auvergne⁸⁰. Le sel doit obligatoirement transiter par les greniers royaux, celui de Pont-Saint-Esprit étant tout à la fois le plus proche et le plus actif au XV^e siècle, puisqu'il représente 50 % du sel écoulé par l'ensemble des greniers royaux⁸¹. Entre la demande du Massif central en sel, l'obligation de s'approvisionner en Languedoc et la proximité du grenier de Pont-Saint-Esprit, le Vivarais se trouve dans une situation privilégiée, sur un passage obligé pour les routes transversales à destination du Velay, du Gévaudan et de l'Auvergne⁸². La présence du sel au péage de Montpezat ne doit donc pas surprendre.

Dès le début de chaque déclaration, au même niveau que le vin ou le sel, nous trouvons presque systématiquement mentionné le blé, ou plutôt les blés (*bladium cuiuscumque generis* - l. 33, 93), parfois associés aux légumineuses (*blado, pisis, fabis, frumento, avena seu de quecumque aliis blade* - l. 127, 165) et Agnès Raynaud de préciser qu'elle n'en a jamais vu taxer à Montpezat (*nichil exigere vidit seu audivit* - l. 167), ce qui ne signifie pas qu'il ne passe pas de blés. En effet, le fait que tous les témoins les mentionnent laisse penser que ces denrées sont bien présentes, mais jouissent probablement d'un régime d'exemption, sans que rien nous soit précisé à ce sujet.

Autre denrée importante dans la région dès le Moyen Âge, les châtaignes occupent une bonne place dans l'enquête puisqu'elles apparaissent dans chaque déclaration (l. 41, 68, 105, 135, 175). C'est même l'une des seules denrées dont la provenance est

77. MAZON (Albin), *Les muletiers du Vivarais et du Velay et du Gévaudan*, Le Puy-en-Velay, 1892, p. 46.

78. DUPONT (André), « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII^e siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », *Provence historique*, 1968, p. 107-108.

79. MOULINIER (Pierre), *Le sel du Rhône au Moyen Âge*, thèse de l'école des Chartes, 1960, p. 81-82.

80. SPONT (Alfred), « La gabelle du sel en Languedoc au XV^e siècle », *Annales du Midi*, 1891, p. 431-433.

81. VENTURINI (Alain), *Le sel de Camargue au Moyen Âge. Étude comparative des pays d'Aigues-Mortes (Languedoc, royaume de France) et de Camargue proprement dite (comté de Provence, Empire) (IX^e-XV^e siècle)*, dans HOCQUET (Jean-Claude), SARRAZIN (Jean-Luc) (dir.), *Le sel de la baie : histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, 2006, p. 365-392.

82. BRECHON (Franchk), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, op. cit., t. I, p. 296.

partiellement indiquée, puisqu'il est précisé qu'elles peuvent venir du mandement de Montpezat, auquel cas elles sont exemptées de droit, ou de l'extérieur du mandement, et elles s'acquittent d'un droit de trois deniers par saumée.

L'huile est aussi bien présente dans quatre déclarations (*olei* - l. 34, 95, 130 et 170), mais l'enquête n'apporte aucun élément sur sa nature, olive ou noix, qui sont deux productions locales ou semi-locales. Là encore, comme les autres denrées, l'huile est taxée à la charge de mulet (... *et de saumata oleii qualibet novem denarios* - l. 170).

Région d'élevage, le Vivarais est producteur de fromages, sans qu'il soit possible de préciser exactement si les produits phares actuels que sont les « picodons », petits fromages de chèvre, existent déjà. Le tarif du péage de Montpezat mentionne du fromage dans les déclarations de Jean Lambert (l. 54) et d'Agnès Raynaud (l. 177). L'enquête est toutefois laconique sur la nature de ces fromages : il est simplement indiqué « des fromages quels qu'ils soient », ce qui implique plusieurs variétés, formes ou laitages, mais elles demeurent inconnues (*pro saumata qualibet caseorum quorumcumque* - l. 177). La présence de ces fromages, taxés par charges entières, implique en outre qu'ils sont commercialisés. Produits sur les hautes terres du Vivarais et du Velay, ils devaient passer à Montpezat dans le sens de la descente et approvisionner les marchés urbains du Bas-Vivarais, du Languedoc ou de la vallée du Rhône⁸³.

Pour en finir avec les denrées, retenons, comme bien souvent dans les tarifs de péage, la présence de divers produits consommables qui devaient néanmoins représenter des quantités moindres, même si leur exotisme apporte une note de couleur originale à la longue litanie des déclarations. Ainsi, le poisson séché est mentionné (*piscum salsatarum* - l. 110), ce qui n'est pas rare dans les tarifs de péage⁸⁴, tandis que les marchands des villes portuaires en écoulaient vers l'intérieur des terres aux XIV^e et XV^e siècles⁸⁵. Les épices ne sont pas oubliées (...*et pro chargia specierum* - l. 35, 98, 131, 171), épices qui sont aussi associées systématiquement dans les déclarations aux tissus de soie : s'agit-il de chargements complets rassemblant des produits de diverses natures, mais tous de provenance orientale ? Sans doute, mais rien ne l'indique avec certitude. L'enquête fait ressortir le passage de fruits en précisant qu'ils sont transportés pour la vente (*de fructibus cujuscumque gentis transeuntibus pro portando ad vendendum* - l. 48). Ces derniers, sans précision de variété, sont taxés pour la somme modique de trois oboles, et sont bien différenciés des figues et des amandes qui apparaissent à part (*ficum et amidalarum* - l. 109) : les figues, associées aux amandes, devaient sans doute être séchées.

On sera par contre surpris, au moins dans la forme, de constater que certains produits sont indiqués pour préciser qu'ils ne transitent pas à Montpezat, ou que les

83. BRECHON (Franck), « L'alimentation et le commerce des denrées en Vivarais au Moyen Âge », *Mémoire d'Ardèche. Temps Présent*, 1997, p. 10 et 11.

84. Saint-Ambroix : AN, H4 3079/2, pièce 11 ; Aubenas, AN, H4 3101, n° 18 ; Alès, AD Gard, C 163, pièce 19 ; Privas, AD Ardèche, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5 ; La Voulte, AN, H4 2960.

85. STOUFF (Louis), *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris-La Haye, 1970, p. 207 ; BARATIER (Édouard), RAMBERT (Gaston), *Histoire du commerce de Marseille*, t. II, *De 1291 à 1423*, Paris, 1951, p. 576-577.

témoins n'en ont jamais vu taxer. C'est le cas du miel (*de melle nichil scit quia non vidit transire* - l. 133 et 172).

Outre ces denrées qui constituent le cœur des produits taxés, l'enquête de 1379 nous renseigne sur une forme de trafic assez spécifique à la région et lié à l'élevage. Nous avons expliqué que les témoins mêlaient dans leurs déclarations droits de péage à proprement parler et droits de pulvération, portant sur les troupeaux transhumants. Jean Lambert est d'ailleurs très explicite, puisqu'il indique clairement que le péage est aussi un pulvération (*pulveratgium* - l. 25). Ainsi, les troupeaux sont taxés à la douzaine d'ovins et de caprins, qui est l'unité de compte fréquente en ce qui concerne les troupeaux transhumants, auxquels sont aussi associés les cochons (*pro qualibet duodena averis lanuti caprini et porcini* - l. 41, 102, 134). Montpezat est en effet sur un axe de transhumance important, emprunté par les troupeaux de plusieurs établissements monastiques dès la fin du XII^e siècle au moins⁸⁶. Il s'agit toutefois d'une transhumance à dominante ovine, qui ne laisse pas par ailleurs apparaître de porcs ou de chèvres. Leur mention ici est donc originale, tandis que sa répétition dans quatre déclarations interdit d'y voir une erreur d'un déclarant isolé. Rien n'indique toutefois qu'il s'agisse d'un type de bétail dominant.

Autre bétail mentionné, les équidés, et plus spécifiquement les poulains qui sont conduits non chargés aux foires et marchés pour être vendus (*Item de pollinis cuiuscumque gentis et aliis et animalibus equinis emptis ad quascumque nundinas et mercata vel ducendis ad nundinas vel ad mercata per vendendo* - l. 36, 99, 173). Dans ce cas, la marchandise taxée, à 13 deniers par bête – ce qui est un niveau très élevé –, est bien l'animal lui-même. Cela renvoie au mode de transport dominant que nous avons déjà souligné, et à la vocation poulinière de la région qui apparaît en filigrane dans diverses sources de la fin du Moyen Âge⁸⁷, et plus encore dans les sources modernes⁸⁸, selon un circuit bien établi depuis les hautes terres du Massif central alimentant l'Espagne *via* les villes du Languedoc⁸⁹. Montpezat, du fait de sa position géographique, pourrait tout à fait s'insérer dans ce circuit commercial.

Parallèlement à ces poulains, le péage mentionne aussi allusivement des bovins, et pour la modique somme de un denier, à comparer aux 13 deniers de taxe payés pour les équidés (*de quolibet animali bovini* - l. 40, 101, 134, 174). Toutefois, on sait que le plateau vivaro-vellave est une terre d'élevage bovin réputée et que ses bêtes se vendaient jusqu'en Provence. Il est d'ailleurs précisé que ces bovins viennent des foires et marchés (*veniendo de nundinas et mercatis*, l. 40). Les foires aux bovins sont en effet nombreuses sur le pourtour du Massif central, où les maquignons et

86. BRECHON (Franck), « Pratiques pastorales et transhumance inverse dans le sud-est du Massif central à la fin du Moyen Âge », dans *Autour d'Olivier de Serres, pratiques agricoles et pensée agronomique du Néolithique aux enjeux actuels* (colloque de l'Association d'histoire des sociétés rurales, septembre 2000), Paris, 2002, p. 109-128.

87. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, op. cit., t. I, p. 237 et sq.

88. POUJADE (Patrice), « Le commerce des mules entre la France et l'Espagne à l'époque moderne : l'exemple du Val d'Aran et des Pyrénées centrales », *Annales du Midi*, 1999, p. 315.

89. PINTO (Anthony), « Le commerce des chevaux et des mules entre la France et les pays catalans (XIV^e-XV^e siècles) », *Histoire et sociétés rurales*, 2005, vol. 23, p. 96.

bouchers des villes de plaine venaient s'approvisionner⁹⁰. Vaches ? Bœufs ? Génisses ? Broutards ? nous ne savons rien de ces bovins « adultes », et les seuls faisant l'objet d'une mention particulière sont les veaux de lait, qui sont exonérés de péage (*exceptis vitulis lacteis* - l. 40).

Pour en finir avec les animaux et le bétail, on remarquera la présence de rapaces, animaux de luxe, de loisir ou de compagnie. Il s'agit de faucons, de gerfauts ou d'autours taxés à 20 sous l'oiseau. Il est alors précisé que cette taxe concerne les rapaces transportés comme marchandise, sous entendu pas ceux voyageant au bras de leur maître (*falconis, astors, et gerfaulz qui fuit mercatorum* - l. 34). Toutefois, si Jean Lambert déclare en avoir vu passer, Étienne Clément, témoin suivant, prend la peine de préciser que, pour sa part, il n'en a jamais vu (l. 66). Jacques Parisot indique quant à lui qu'il en a vu passer et qu'ils étaient taxés à hauteur de 10 sous (l. 10), tout comme Jean du Moulin (l. 133) et Agnès Raynaud (l. 134). Une certaine confusion règne donc quant à ces animaux qui doivent en tout état de cause être relativement rares.

L'enquête recense une foule de produits et de matières premières dont la liste, cohérente d'un déclarant à l'autre, couvre les principaux champs de l'artisanat régional médiéval. Pays d'élevage, le Vivarais est aussi un pays de laine, qui apparaît en bonne place dans quatre déclarations (*lana* - l. 35, 47, 109 et 139). Il n'est cependant pas précisé à quel stade de sa transformation elle se trouve (brute, lavée ou filée). Elle se transporte également en grandes quantités, puisqu'elle est taxée à la saumée. Outre cette laine, les tissus au sens large sont bien présents, avec les draps de laine grossiers (*pannis grossis* - l. 35, 130), ainsi que des toiles de lin (*tele linea* - l. 35, 131), les deux étoffes étant taxées elles aussi à la saumée, pour une valeur moyenne de 4 deniers. Elles sont toutes deux potentiellement de production locale, aucune précision de provenance ou de nature autre que leur seule matière ne nous étant apportée. Toutefois, on sait que le Vivarais se trouvait sur le chemin d'exportation des laines du sud du Massif central se dirigeant vers les foires de Lyon et de Genève. De même, les convois de draps toulousains et carcassonnais allant vers ces deux villes de foire traversaient le Massif central et passaient par le Vivarais. C'est dans un tel chargement qu'en 1424, de l'argent transporté en fraude vers les foires de Genève depuis le Sud-Ouest est intercepté en Dauphiné après avoir traversé le Vivarais par Aubenas dans un convoi, donc peut-être par Montpezat⁹¹.

Outre ces tissus courants, l'enquête témoigne du passage de textiles rares. La soie y est mentionnée sous forme de fil (*fili cirici* - l. 95), ou de tissus (*tele cirice* - l. 35, 95, 131, 171), ou brocart (*tele cirice ac pannorum aureorum* - l. 97). Les premières productions de soie dans les Cévennes se développent timidement autour d'Anduze et d'Alès à compter du XIII^e siècle, mais refluent dans la seconde moitié du

90. BRECHON (Franck), « L'élevage bovin sur le plateau vivaro-vellave au Moyen Âge : aux origines du Fin Gras ? », *Les Cahiers du Mézenc*, 2001, p. 61-63 ; STOUFF (Louis), *op. cit.*, p. 151.

91. BAUTIER (Robert-Henri), « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne... », art. cité, 1963, p. 678.

XIV^e siècle⁹², et il n'y est jamais fait référence au XV^e siècle. Tout laisse donc penser qu'il s'agit de soieries d'importation lointaine, probabilité renforcée par le fait que tous les déclarants associent cette étoffe aux épices dans leur témoignage. Elle serait donc le fait de marchands commerçant avec l'Orient, directement ou indirectement.

Le cuir est lui aussi présent, sous deux formes : le cuir cru ou le cuir travaillé, sans doute tanné (*chargia de coriorum crudorum/de coriorum abtatorum* - l. 37, 107, 139 et 180). Le cuir brut est taxé à neuf deniers la charge, soit un montant élevé, alors que le cuir travaillé est taxé à quatre deniers et une obole, ce qui peut paraître paradoxal. Outre ces cuirs, dont on ne connaît pas l'espèce, l'enquête mentionne des peaux plus fines, avec des fourrures travaillées (*pellisarie abtate* - l. 52, 144, 185) et des peaux de vair grises (*pro varis grisiss* - l. 52, 144, 185) qui sont taxées sur la même base que les cuirs ouvrés, à quatre deniers. D'où proviennent ces fourrures ? Peut-être des forêts du plateau ardéchois. En tout cas, la documentation de la fin du Moyen Âge atteste du développement de la tannerie et de la mégisserie dans de nombreux bourgs ardéchois et rares sont ceux ne disposant pas de leurs calquières⁹³. L'enquête de 1379 indique d'ailleurs le passage de produits tannants à Montpezat, puisque les déclarants s'entendent sur le fait que l'alun (*alumnis* - l. 52, 114, 143) était taxé à quatre deniers. Nous ne connaissons pas la provenance de cet alun, malgré les tentatives de constitution de monopoles autour de ce produit essentiel qui ont fait l'objet de nombreuses études depuis les années 1960. Il est possible qu'il provienne de Castille, ou au moins de la péninsule Ibérique, qui en exporte dès le XII^e siècle en Bas-Languedoc, puis à la fin du Moyen Âge jusque dans le Nord de la France⁹⁴. À moins qu'il ne provienne du Proche-Orient ou d'Afrique du Nord et débarque alors dans un port, Aigues-Mortes ou Marseille, les routes de l'alun oriental demeurant actives jusqu'à la chute de Constantinople⁹⁵. Cet alun est associé dans les déclarations aux charges de rouge à teindre (*rougie ad tenheuras* - l. 51, 143, 183), sans plus de précision ni mention d'une autre couleur.

Enfin, vient le tour des produits et matières plus originales, comme les charges de plumes (*chargia plume sive fluzine* - l. 54, 144, 185). Les déclarants indiquent aussi qu'il passe du papier, sans doute d'importation, mais qu'ils n'ont jamais vu vendre de parchemin (*pro chargia papiri quatuor den. cum obolo, de pargaminis autem nichil levare vidit* - l. 184), bien que ce dernier soit encore abondamment utilisé à la fin du XIV^e siècle.

C'est également le cas des armes (*chargia armaturarum* - l. 52, 114, 143 et 184), dont on ne comprend pas bien la taxation « à la charge » pour des instruments et outils bien spécifiques que l'on imagine difficilement transportés en gros. Objets

92. LE ROY LADURIE (Emmanuel), *Les paysans de Languedoc*, Paris, 1966, 745 p., t. I, p. 216-217.

93. BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace...*, op. cit., t. I, p. 532 et 565.

94. CORDOBA DE LA LLAVE (Ricardo), FRANCO SILVA (Alfonso), NAVARRO ESPINACH (German), « L'alun de la péninsule Ibérique durant la période médiévale : royaumes de Castille et d'Aragon », dans BORGARD (Philippe), BRUN (Jean-Pierre) et PICON (Maurice) (dir.), *L'alun de Méditerranée*, Naples, 2005, p. 125-137.

95. JACOBY (David), « Production et commerce de l'alun oriental en Méditerranée, XI^e-XV^e siècle », *Ibidem*, p. 300.

métalliques, ces armes rejoignent le fer qui apparaît dans l'enquête sous deux formes : travaillé ou non travaillé (*pro saumata ferri non operati... et pro saumata ferri operati* - l. 52, 113, 142, 183). La région, qui connaît une exploitation minière d'argent jusqu'au XIII^e siècle, ou de l'orpaillage au XV^e siècle, n'est pourtant pas réputée pour ses exploitations de mines ferreuses au Moyen Âge, leur développement ne remontant pas avant le XVII^e siècle finissant⁹⁶. On ne saurait donc expliquer la présence, et encore moins l'origine ou la destination de ce métal.

De même, l'enquête fait ressortir la présence d'autres matériaux et produits qui semblent plus anecdotiques, mentionnés de manière très allusive, sans que nous puissions en déterminer l'origine, la provenance, et en comprendre la présence au regard des flux commerciaux connus. On trouve ainsi pêle-mêle du chanvre (*pro chargia canapis* - l. 44, 104, 135, 176), du coton (*pro chargia cotoni* - l. 50, 142), de la poix (*de chargia picis sive pega* - l. 43, 69, 104, 136 et 176), de la cire d'abeille (*cera apium* - l. 34) ou des chandelles (*candelarum ceri* - l. 94, 129) et des cordages (*cordalhe* - l. 44, 129, 139).

Le tarif de péage qui transparait au travers de l'enquête de 1379 est similaire dans sa structure à de nombreux autres documents du même type. La diversité des denrées, matières et marchandises taxées y est grande. Cette diversité est ici appuyée sur des déclarations et ne peut donc être remise en cause. Elle associe comme souvent des produits assurément dominants, le vin et le sel par exemple, à une multitude d'autres, sans doute d'un rang plus secondaire.

* *
*

Le XIV^e siècle constitue la période d'affermissement des droits de péage en Vivarais. C'est alors que les tarifs se multiplient, signe d'une volonté de mieux percevoir les taxes dues. L'ensemble témoigne d'un souci de bonne gestion dont l'enquête de 1379 est un outil. Cette enquête rejoint les instruments de gestion qui se développent à l'échelle des seigneuries dès la fin du XIII^e siècle, marquant leur institutionnalisation.

Conséquence directe d'une fraude, cette enquête est aussi intéressante sur les modalités de règlement de cette escroquerie : elle témoigne des progrès administratifs de la fin du Moyen Âge. Tout comme la procédure d'enquête avait remplacé l'ordalie en matière de justice délictuelle, criminelle ou religieuse, elle s'est étendue ici à des problèmes de gestion administrative. Il n'est pas question dans ce cadre de trouver un coupable à la fraude, pour le sanctionner, mais bien d'établir des faits précis, de les codifier, pour que cette dernière ne puisse survenir à nouveau.

L'un des intérêts de cette enquête est bien de témoigner de l'attention du pouvoir seigneurial pour ses droits de péage dans un contexte géographique favo-

96. BAILLY-MAÎTRE (Marie-Christine), GIRARD (Jérôme), MINVIELLE-LAROUSSE (Nicolas), « Les mines ardéchoises, une histoire pluriséculaire », *Mémoire d'Ardèche et temps présent*, 120, 2013, p. 1-8.

nable. Ils sont lucratifs, ainsi que l'enseigne le montant des affermage conclus au XV^e siècle, et leurs détenteurs s'y intéressent. Le caractère profitable de ce péage est directement lié à l'importance de la route sur laquelle il pèse, plus encore que sur l'activité commerciale du bourg, dont le développement est lié au passage des marchandises et voyageurs.

L'enquête de 1379 nous apporte son lot de renseignements sur les flux commerciaux. Elle est particulièrement précise et instructive, puisqu'à la différence des pancartes de péages, dont on peut penser qu'elles constituent parfois de véritables fossiles de droits désuets, l'enquête permet sans doute de saisir la situation du moment. La multiplication des témoins, sans doute soigneusement choisis pour leur connaissance, laisse penser que les propos relevés sont assez justes. Les denrées et le bétail dominant, bien que les flux respectifs des différents produits ne soient pas quantifiés. Même si les productions régionales semblent dominer, les produits d'importation ne sont pas absents. Le tarif couvre un très large spectre de marchandises, qui reflète la diversité du commerce régional perçue par d'autres sources complémentaires.

RÉSUMÉS

BRECHON (Frank), **De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat (Ardèche) de 1379**, *Annales du Midi*, tome 128, n° 295, juillet-septembre 2016, p. 339-363.

Les tarifs de péages ont fait l'objet d'une attention soutenue depuis plusieurs décennies en raison des informations qu'ils apportent sur l'histoire du commerce, des échanges et des circulations. Cependant, les péages n'ont encore que peu fait l'objet d'une étude pour eux-mêmes, portant sur leur gestion et les modalités pratiques de leur perception. Une enquête réalisée en 1379 à Montpezat (Ardèche) livre à ce sujet des informations relativement précises permettant de comprendre comme cette institution seigneuriale est gérée et comme elle s'affermite à la fin du Moyen Âge, passant d'un fonctionnement coutumier à une gestion écrite des droits. Outre ces éléments, l'enquête permet de cerner le mouvement commercial dans une haute vallée cévenole ouverte tout à la fois sur les plaines du Languedoc et sur les hautes terres du Massif central.

BRECHON (Frank), **From Custom to Writing: the Inquiry in to the Toll of Montpezat (Ardèche) in 1379**, *Annales du Midi*, Vol. 128, Nr 295, July-September 2016, p. 339-363.

Toll fees have attracted considerable attention over the past decades because of the information they reveal about the history of commerce, trade and circulation. However, tolls have not yet been themselves the object of analysis bearing on their management and the practical details of their collection. An inquiry undertaken in 1379 in Montpezat (Ardèche) reveals relatively precise information that allows us to understand how this seigniorial institution was managed and how it was consolidated at the end of the Middle Ages, going from a customary operation to a written management of rights. In addition, the inquiry makes it possible to portray commercial movement of goods in a high Cevenol valley that was open both to the plains of Languedoc and to the highlands of the Massif Central.

BRECHON (Frank), **Vom Gewohnheits- zum schriftlichen Recht : Eine Studie über die Mautstation in Montpezat in der Ardèche im Jahre 1379**, *Annales du Midi*, 128, Nr. 295, Juli-September 2016, S. 339-363.

Forschungen zu den Themen Handel, Warenaustausch und Verkehr interessieren sich schon lange für die Geschichte des Zoll- und Mautwesens. Dennoch ist

die Mauterhebung an sich erst selten Studienobjekt geworden. Wie wurden die Zollstellen verwaltet und wie wurde der Maut konkret erhoben ? Eine Erhebung aus dem Jahre 1379 beschäftigt sich eingehend mit dem Maut in Montpezat in der Ardèche und liefert uns heute präzise Informationen, die es uns erlauben, diese feudale Einrichtung und die Verwaltung dieser Einnahmen besser zu kennen. Wir sehen auch, dass die Kontrolle über die Zollerhebung am Ende des Mittelalters immer enger wurde und wie aus rein gewohnheitsrechtlichem Funktionieren, schließlich eine schriftliche Verwaltung der Mautrechte wurde. Darüberhinaus erlaubt dieses Archivstück auch die Handelsverbindungen in dieser Region der oberen Cevennen nachzuzeichnen : Eine Region, die die Ebene des Languedoc mit den höher gelegenen Gegenden des Zentralmassivs verbindet.

BRECHON (Frank), **Desde el derecho consuetudinario hasta el escrito : la encuesta sobre el peaje de Montpezat (Ardèche) de 1379**, *Annales du Midi*, tomo 128, n° 295, julio-septiembre 2016, p. 339-363.

Los tarifas de peajes llevan varias décadas de estudio detenido por su aportación a la historia del comercio, de los intercambios y de los tránsitos. Sin embargo los peajes raras veces han sido objeto de un estudio particular dedicado a su gestión y a las modalidades concretas de su cobranza. Una encuesta que se llevó a cabo en 1379 en Montpezat (Ardèche) proporciona al respecto datos bastante precisos que permiten entender cómo esa institución señorial se administra y cómo se consolida al final de la Edad Media, al pasar de un funcionamiento consuetudinario a una gestión escrita de los derechos. Además, la encuesta permite enfocar el movimiento comercial en un alto valle de las Cevenas abierto a la vez hacia las llanuras de Languedoc y las alturas del Massif central.

*
* *

RAMÍREZ VAQUERO (Eloísa), **L'écriture de la bourgeoisie aux XIV^e-XV^e siècles. Un « livre de raison » de la famille Cruzat ?**, *Annales du Midi*, tome 128, n° 295, juillet-septembre 2016, p. 365-392.

Les Archives Générales de Navarre abritent, dans les fonds de la Chambre des Comptes, un « Livre de caisse » de la famille Cruzat. Il s'agit, nous le savons désormais, d'un livre de famille ou de raison, commencé en 1350 et contenant des informations jusqu'au milieu du XV^e siècle. Ce livre permet de constater que les Cruzat, famille de commerçants du Burgo de San Saturnino de Pampelune, entretenaient des relations commerciales et familiales avec une grande partie de la bourgeoisie locale et disposaient d'un important réseau de relations commerciales de l'autre côté des Pyrénées. Leurs contacts, tissés notamment à travers un partenaire de la

ARTICLES

BRECHON (Franck), De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat (Ardèche) de 1379

RAMÍREZ VAQUERO (Eloísa), L'écriture de la bourgeoisie aux XIV^e-XV^e siècles. Un « livre de raison » de la famille Cruzat ?

VIDONI (Nicolas), La peste et le gouvernement municipal : Montpellier en 1720-1723

REGUIN (Olivier), Les anciennes mesures agraires de Toulouse et de Bordeaux. Hommage critique à Paul Guilhiermoz

MÉLANGES ET DOCUMENTS

BOUTOULLE (Frédéric), Les médiévaux couraient-ils (autrement que nus) ? À la recherche des traces de la course à pied dans les sociétés médiévales

CHRONIQUE DES THÈSES

ACTUALITÉ DE LA RECHERCHE

COMPTES RENDUS ET NOTES BRÈVES

TOME 128 n° 295

TRIMESTRIEL JUILLET-SEPTEMBRE 2016

Annales du Midi

17 € TTC France
ISBN : 978-2-7089-7110-3
ISSN : 0003-4398



ÉDITIONS
Privat