

Zeitschrift:	Revue historique vaudoise
Herausgeber:	Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band:	105 (1997)
Artikel:	Trafic commercial et crises politiques vus de Villeneuve et Saint-Maurice : ébauche d'une histoire comparée des routes du Gothard et du Valais à la fin du XIIIe siècle
Autor:	Morerod, Jean-Daniel / Thévenaz, Clémence
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-73920

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

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

Trafic commercial et crises politiques vus de Villeneuve et Saint-Maurice. Ébauche d'une histoire comparée des routes du Gothard et du Valais à la fin du XIII^e siècle

JEAN-DANIEL MOREROD, CLÉMENCE THÉVENAZ

Le 8 février 1254, l'archevêque de Rouen, Eudes Rigaud, qui se rend à Rome, franchit le Simplon¹ ; l'information serait anodine si elle n'était la première du genre. Il y a déjà un demi-siècle que les sources valaisannes montrent qu'il se passe quelque chose en amont de Sion, qu'un trafic commercial interalpin s'y développe.² L'hospice du Simplon est attesté pour la première fois vingt ans auparavant, en 1235³, mais c'est la première fois qu'une source étrangère établit le passage d'un voyageur par ce col. Eudes Rigaud se déplace avec tout l'entourage d'un homme important – c'est l'un des proches conseillers de saint Louis – et riche : comme archevêque de Rouen, il dispose du plus gros revenu ecclésiastique de tout le royaume de France ; son passage par le Simplon atteste ainsi que ce col est parfaitement utilisable et vient doubler le Grand-Saint-Bernard, qui était depuis des siècles l'un des rares passages à travers les Alpes et le seul dans nos régions.

En même temps que le Simplon, un autre passage alpin s'est ouvert, le Gothard⁴ ; même si les sources sont moins explicites – le nom même de Gothard s'est imposé tardivement –, il semble que le général des Dominicains, Jourdain de Saxe, en 1234, soit le premier voyageur

¹ Théodore BONNIN (éd.), *Journal des visites pastorales d'Eude (!) Rigaud...*, Rouen, 1852, p. 178.

² Antoine LUGON, « Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XII^e, milieu du XIV^e siècle) », in Pierre DUBUIS (dir.), *Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local*, Grand-Saint-Bernard, Ed. du Bi-Millénaire, 1989, pp. 87-99.

³ Antoine LUGON, *op. cit.*, p. 89.

⁴ Norbert SCHALLER, *Die Alpenpässe in der Politik der Staufer*, Vienne, 1968 (thèse dactylographiée), surtout pp. 334-340 (« Die Eröffnung des St. Gotthardpasses »).

international dont on sache qu'il l'ait franchi.⁵ L'hospice du col avait été consacré un peu auparavant, le 24 août 1230, et dédié à saint Gothard.⁶

Il y a donc eu, en quelques décennies, triplement des possibilités de passage au centre des Alpes et adaptation rapide au grand développement du commerce international qui se produit au XIII^e siècle, surtout entre les Flandres et le Milanais⁷ : un demi-siècle après de si timides attestations de premiers passages par le Simplon et le Gothard, ces axes ont une importance majeure et forment avec le Grand-Saint-Bernard une sorte de système routier ; du moins connaissent-ils un développement presque symétrique ou, si l'on préfère, concurrentiel.

Il semble que le Grand-Saint-Bernard, le Simplon et le Gothard s'offraient presque comme simples variantes aux voyageurs allant en Italie depuis l'Allemagne, les Flandres et la moitié nord de la France. Pour citer quelques exemples, au milieu du XIII^e siècle, les *Annales d'Albert de Stade*, décrivant les itinéraires entre Rome et le nord de l'Allemagne, mettent le *Mons Jovis* (l'ancien nom du Grand-Saint-Bernard) et le *Mons Helvelinus* (l'ancien nom du Gothard) sur le même plan⁸ ; en 1300, Gilles li Muisis, le grand chroniqueur de Tournai, qui s'est rendu à Rome pour l'Année sainte, rentre en passant par le Grand-Saint-Bernard⁹ et Troyes, en Champagne, tandis que, l'an

⁵ Gérard de FRACHET, *Vitae fratrum Ordinis Predicatorum nec non Chronica Ordinis ab anno 1203 usque ad 1254*, Louvain, Éd. B. M. Reichert, 1896, pp. 106-108.

⁶ Traugott SCHIESS, *Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft*, Abteilung I: *Urkunden*, Band 1: *von den Anfängen bis Ende 1291*, Aarau, 1933, p. 149, n° 353.

⁷ Pour une problématique générale, voir Aloys SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, 2 Bd., Leipzig, 1900; Maria C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I Pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, Turin, Deputazione subalpina di storia patria, 1961; Jean-François BERGIER, « Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen Âge au XVII^e siècle », in *Le Alpi e l'Europa*, t. 3, Bari, Laterza, 1975, pp. 1-72, et Henri DUBOIS, *Les foires de Chalon et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin du Moyen Âge (vers 1280 - vers 1430)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1976. Il y aura beaucoup à attendre de la revue *Histoire des Alpes* dont le premier numéro (1996), *Des Alpes retrouvées aux Alpes vécues*, offre une introduction historiographique et méthodologique.

⁸ *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores* 16, Hanovre, 1859, pp. 338-340.

⁹ Albert D'HAESENS, « Gilles li Muisis, pèlerin de la première année sainte (1300). Itinéraire et impressions de voyage », in *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, n° 30, 1957, pp. 47-8.

suivant, les envoyés du roi d'Angleterre auprès du pape, qui sont eux aussi passés par Troyes, choisissent le Simplon.¹⁰

Les plus détaillées des sources conservées montrent que les voyageurs alternent navigation sur le lac des Quatre-Cantons ou sur le Léman et cheminement par la route, de relais à relais, signe que le transit était précisément organisé. Les travaux routiers comme l'équipement des localités traversées en halles (soustes) et autres installations permettant de décharger et d'entreposer les marchandises en transit ont été menés durant la seconde moitié du XIII^e siècle. Simultanément, des prêteurs juifs, des banquiers et des marchands italiens s'installent sur l'axe du Gothard et sur celui du Valais.¹¹ Des études encore à approfondir montreraient que des comptoirs de mêmes firmes sont fondés sur les deux axes et l'on a relevé l'installation, en 1265, de trois marchands de Zurich à Villeneuve.¹² On entrevoit ainsi sans peine l'importance du trafic pour les régions traversées : c'est largement à travers lui qu'elles participent à l'essor économique du XIII^e siècle et à la monétarisation des échanges.

L'organisation de plus en plus précise du passage des voyageurs et surtout des marchandises est suscitée par les accords liant les utilisateurs des routes – avant tout villes et marchands du nord de l'Italie – et les autorités qui les contrôlent. On connaît les actes conclus par les villes italiennes avec l'évêque de Sion, avec des entrepreneurs valaisans, avec des princes savoyards. Sur l'axe du Gothard, on retrouve les mêmes accords passés avec les Habsbourg, les villes de Lucerne et de Bâle. Ces actes associent entretien de la route, réglementation du portage des marchandises et garanties contre le banditisme à des taxes de péage qui seront perçues selon des tarifs fixes pour éviter l'arbitraire¹³, tandis que les communautés locales s'organisent en compagnies de voituriers (*vecturales*), soumises à des règlements précis.¹⁴

¹⁰ E.L.G. STONES, « The Mission of Thomas Wale and Thomas Delisle from Edward I to pope Boniface VIII in 1301 », in *Nottingham Medieval Studies*, n° 26, 1982, pp. 21-23.

¹¹ Joseph Ignace AMIET, « Die französischen und lombardischen Geldwucherer des Mittelalters in der Schweiz », in *Jahrbuch für schweizerische Geschichte*, n° 1, 1877, pp. 141-328, Aloys SCHULTE, *op. cit.*, t. 1, pp. 290-297, Henri DUBOIS, *op. cit.*, p. 30.

¹² Jean-Jacques JOHO, *Histoire des relations entre Berne et Fribourg et entre leurs seigneurs depuis les origines jusqu'en 1308*, Neuchâtel, 1955 (thèse dactyl.), p. 158.

¹³ Voir en particulier Maria C. DAVISO DI CHARVENSOD, « La route du Valais au XIV^e siècle », in *Revue suisse d'histoire*, n° 1, 1951, pp. 545-561.

¹⁴ Antoine LUGON, *op. cit.*, pp. 93-94.

Le développement des routes du Valais et du Gothard est d'une telle simultanéité, qu'il n'est sans doute pas allé sans émulation ; les princes, comme les collectivités locales semblent répondre volontiers aux sollicitations du trafic. Une certaine conscience des intérêts routiers apparaît en cette fin de XIII^e siècle où l'on voit même un chanoine de Lausanne prendre dans son testament des dispositions en faveur des ponts et chaussées du diocèse.¹⁵

Travaux d'aménagement et sensibilité routière se doublent d'une lutte politique acharnée pour le contrôle des routes et des péages. C'est même une des clés de l'affrontement entre les comtes de Genève et de Savoie, entre les Savoie et les Habsbourg, sans parler des origines de la Confédération. On connaît les efforts des Habsbourg pour prendre le contrôle de Lucerne. Sur l'autre axe, les Savoie ont arraché aux comtes de Genève les péages de Saint-Maurice et des Clées ; ils ont pris également le contrôle du pont de Genève, tandis que les mêmes Habsbourg appuyaient les Chalon, maîtres de Jougne.¹⁶ Pour les Habsbourg, en tout cas, la question du trafic à travers les Alpes et le Jura est vue globalement, au point qu'un acte du roi Albert, fils de Rodolphe, en 1299, met sur le même plan les péages de Jougne, dans le prolongement de la route du Valais, et de Lucerne, au débouché du Gothard.¹⁷

Le début des données chiffrées

Cette adaptation à une situation économique exceptionnelle, pour en tirer profit, est facile à évoquer dans ses grandes lignes. Mais comment aller au-delà, pour évaluer à la fois l'essor global du trafic et sa répartition entre des axes concurrents et en tirer d'éventuelles informations sur les crises affectant tel ou tel itinéraire ? Une étude conjoncturelle, telle qu'on l'envisagerait aujourd'hui, chercherait à quantifier année par année le volume global de marchandises

¹⁵ Jean-Daniel MOREROD, Clémence THÉVENAZ, « Les grands axes (Grand-Saint-Bernard et Simplon) », in *Les Pays romands au Moyen Âge*, Lausanne, Payot, 1997, p. 77.

¹⁶ Jean-Daniel MOREROD, « L'arc jurassien », in *Les Pays romands au Moyen Âge*, Lausanne, Payot, 1997, pp. 79-82.

¹⁷ Aloys SCHULTE, *op. cit.*, t. 1, pp. 194-198.

transportées et sa répartition entre les routes possibles ; elle évaluerait également le transit en marge des régions considérées, par les Grisons ou la Savoie. Une telle démarche butera toujours sur le manque de sources précises ; rien pour le Gothard, rien pour les Grisons, mais, pour la route du Valais et la Savoie, on dispose dès le dernier quart du XIII^e siècle de sources comptables, seules susceptibles de refléter le volume du trafic et l'organisation du transit.¹⁸ Elles sont exceptionnellement riches pour le tronçon de Saint-Maurice à Villeneuve et nous allons les examiner en particulier. Les informations quantitatives précises qu'on peut en attendre permettront d'évaluer le transit des marchandises avec ses variations et peut-être alors d'éclairer les rares sources concernant le Gothard.

Ce sont les comptes des péages savoyards qui permettent pour la première fois une analyse précise du trafic. D'abord sommairement résumés dans les comptes de châtelainie, ils existent séparément dès les années 1280 ; dans la région, ils sont conservés pour Saint-Maurice à partir de 1281 et pour Villeneuve de 1282. Les comptes de Villeneuve sont déparés par une lacune entre 1290 et 1294, alors que ceux de Saint-Maurice sont continus et ont été remarquablement analysés par Franco Morenzoni.¹⁹ Ce sont eux que nous avons choisis d'utiliser.

Les péages comtaux ne sont cependant pas les seules institutions à enregistrer le flux de marchandises passant par la région pour en tirer profit. Les pouvoirs locaux – tout comme d'ailleurs les habitants des régions traversées – s'étaient peu à peu assuré la perception de différents droits, en échange de services. C'est le résultat en particulier des accords conclus dans la deuxième moitié du XIII^e siècle avec les marchands italiens : un supplément de péage est affecté à l'entretien de la route. Ces suppléments pouvaient être gérés par les officiers

¹⁸ Pour une présentation globale des sources disponibles, voir Robert-Henri BAUTIER, Janine SORNAY, *Les sources de l'histoire économique et sociale du Moyen Âge*, Paris, CNRS, 1968, pp. 451-471. Encore pratiquement inexploités pour la fin du XIII^e siècle, les comptes de la Vallée d'Aoste et de la Savoie permettraient à la fois de quantifier le passage des marchandises par la Savoie et de distinguer ce qui passe par le Simplon et par le Grand-Saint-Bernard... (ce que nous confondons sous l'étiquette route du Valais).

¹⁹ Franco MORENZONI, « Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice d'Agaune à la fin du Moyen Âge (1281-1450) », in *Revue historique*, n° 117, 1993, pp. 3-61.

comtaux – c'est le cas du « péage du chemin » de Saint-Maurice²⁰ – ou cédés aux communes.

Les autorités communales de Villeneuve peuvent ainsi percevoir, dès le 1^{er} février 1288, leur propre péage sur les chars de marchandises en transit. Ce nouveau droit a été demandé et obtenu d'Amédée V en 1287 pour financer l'entretien de la route appelée « Monnaie » (*Moneta*) reliant Villeneuve à Aigle.²¹ La ville est dès lors en droit de prélever un denier mauricois (le « denier de la porte ») sur chaque char de marchandises étranger chargé empruntant la « Monnaie ».

Or, la comptabilité communale de Villeneuve nous est parvenue – fait exceptionnel – pour la fin du XIII^e siècle déjà, à partir du 29 septembre 1283 et de façon presque continue (il manque un peu plus de quatre mois entre novembre 1284 et avril 1285) jusqu'au 24 mars 1293.²² Cette source permet de saisir à quel point la commune de Villeneuve a su profiter du commerce international. Il est vrai qu'elle lui devait son existence même, puisque, si Thomas I^{er} de Savoie l'avait fondée en 1214, c'était avant tout dans le but de déplacer à un endroit moins étroit l'ancien péage de Chillon.

Villeneuve a également acquis des droits sur le passage des chars et sur le transit des marchandises, droits qui, perçus directement ou mis à ferme, constituent une grande partie de ses revenus. Sa comptabilité illustre l'effort de la commune pour répondre à l'augmentation du trafic et en tirer profit ; elle permet également des essais de quantification.

²⁰ Consacré au tronçon Martigny-Bex, il frappait marchandises et animaux; on en a les comptes dès 1283: Franco MORENZONI, *op. cit.*, p. 4; DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi*, p. 406 et Id., « La route du Valais », pp. 560-561; ces comptes mériteraient une édition (le plus ancien qui nous soit parvenu est déjà publié par Mario CHIAUDANO, *La Finanza Sabauda nel secolo XIII*, t. 1, Turin, Biblioteca della Società storica subalpina, 1933, pp. 359-360) et une nouvelle étude.

²¹ ACV, P Villeneuve A 1 : *item volumus et eisdem concedimus quod quilibet currus et quadriga extranei honerati carreantes per Monetam seu chominum ville predicte solvat unus denarius maur. Quem recipiat quidam probus homo de villa appositus per syndicos dictae ville qui de ipso computet cum syndicis supradictis et dicti syndici ipsum ponant in chaminis, bastimentis et fossatis et omnibus utilitatibus de ville.* Le privilège ne coûta pas moins de 40 livres lausannoises, ce qui laisse deviner l'importance que la commune lui accordait.

²² L'édition et l'étude de ces comptes est sous presse: Clémence THÉVENAZ, *Ecrire pour gérer. Les comptes de la commune de Villeneuve autour de 1300*, Lausanne, Cahiers lausannois d'Histoire médiévale, 1997. Tous les renseignements donnés sur Villeneuve en proviennent.

Les efforts de Villeneuve

À Villeneuve, l'entretien de la route menant à Aigle – son principal souci routier – apparaissait déjà dans les comptes communaux avant le droit de péage obtenu en 1287. Les montants dépensés étaient alors modestes : environ cinq livres dans les exercices de 1283-1284 et de 1285-1286, et rien dans l'exercice suivant (1286-1287). C'est à cette date que les autorités villeneuvoises, désirant sans doute disposer de moyens plus étendus pour faire face à ces dépenses dont dépendait en partie la prospérité de leur ville, ont demandé le droit de percevoir le denier de la porte. Grâce à ces nouvelles recettes, Villeneuve peut consacrer annuellement à cet entretien des sommes supérieures à treize livres.²³

Les distances de route entretenues par la commune de Villeneuve sont importantes : c'est plus de 374 toises, soit plus de 1100 m, qui sont aménagées entre 1283 et 1293, au rythme de 100 à 400 m par exercice. La distance couverte est de plus de 4,5 km, entre le lac d'une part et Truchifardel (entre Roche et Yvorne) d'autre part, le lieu le plus lointain qu'on puisse identifier. Même si l'emploi pour ces travaux du verbe *facere* pourrait faire penser à la construction d'un nouveau tronçon, le fait que les mêmes lieux sont mentionnés plusieurs fois semble indiquer qu'il s'agissait plutôt de réfections. Les moyens mis en œuvre pouvaient être importants : en 1290-1291, ce ne sont pas moins de deux cents chars qui conduisent des pierres et du sable vers la « Monnaie », et le compte mentionne immédiatement après 152 charretées des mêmes matériaux. La réfection la plus considérable est entreprise dans l'exercice de 1291-1293, où la ville refait presque 400 m de « Monnaie » près du lac, contre un maximum de 250 m les autres années. Le compte précise alors que chaque toise doit être faite de 13 pieds, sans doute de largeur²⁴ ; on apprend également que des fossés (*combae*) bordaient la route.

En outre, les comptes communaux mentionnent quelques dépenses pour la construction ou l'aide au financement de ponts. Ainsi la commune donne-t-elle, en 1285-1286, 25 sous lausannois pour le

²³ La seule autre destination de ce revenu est le salaire du receveur, quelques sous par an. Rappelons qu'il y a 20 sous dans une livre.

²⁴ Il y a une lacune dans le texte.

pont de Vouvry ; cette participation, qualifiée d'« aumône » (*datum nomine helemosyne*), a probablement été imposée à Villeneuve par le comte ou le châtelain de Chillon. Elle verse à nouveau 40 sous pour le pont de Vouvry en 1291-1293 et 4 sous pour un pont près de Noville, construit en 1286-1287.

Le souci des dirigeants de Villeneuve d'adapter leur ville au trafic impliquait d'en rendre la traversée aisée, comme on le voit avec le pavage des rues. La première mention qu'on en a est une lettre datée du 21 octobre 1288, adressée par Amédée V de Savoie au bailli du Chablais Guillaume de Septême. Il lui donne l'ordre d'exiger que tous les habitants de Villeneuve fassent paver la Grand-Rue chacun en face de chez lui, selon l'usage médiéval qui voulait que chacun s'occupe du pavage devant sa porte ; en cas de refus, le bailli devra faire exécuter le pavage aux frais des récalcitrants. Or il s'avère que cette lettre a été demandée au comte par les responsables de la commune ; ils ont fait appuyer leurs revendications, probablement peu écoutées par certains de leurs concitoyens, par une autorité supérieure. Ils semblent avoir souhaité que le pavage se fasse dans les meilleurs délais, car la lettre du comte demande au bailli d'agir *citius quod poteritis*. Il ressort d'autre part de la formulation de la lettre que la rue devait déjà être en partie pavée, puisqu'il s'agit alors de la faire paver *ad plenum*. Il est probable que le passage fréquent de chars et de chevaux ait dégradé la route plus rapidement que dans d'autres villes, ce qui expliquerait la précocité de la requête des bourgeois de Villeneuve.

Nous voyons le pavage réapparaître dans les comptes communaux de l'exercice 1291-1293, où l'on commence à paver la « rue de la boucherie ». Les travaux ne sont pas encore finis au moment de la reddition des comptes. On ne connaît pas l'importance des frais occasionnés, car le montant de la dépense est perdu. Ce que l'on sait, en revanche, c'est que la « rue de la boucherie » est une rue secondaire située entre la Grand-Rue et le lac, en face de la halle du marché qui occupait le centre de la ville.²⁵ Cette rue permettait d'accéder à la rive depuis la Grand-Rue, où se trouvait notamment la grenette.²⁶

²⁵ Les comptes de la confrérie de 1300-1307 (ACV, P Villeneuve AA 19) divisent la ville en plusieurs métralies, dont les quatre qui bordent la Grand-Rue ont pour limites du côté du lac la rue de la boucherie, et du côté de la montagne respectivement la halle du marché (au sud de la place centrale de la ville) et la boucherie (au nord de cette place).

²⁶ Pour la grenette communale, voir plus bas.

Comme bien d'autres localités placées sur un axe de transit, Villeneuve était équipée d'une halle ; possession du comte de Savoie, elle était située entre la route et le lac.²⁷ La commune chercha à augmenter les profits qu'elle tirait du commerce en se dotant d'une grenette pour entreposer les petites marchandises, qui n'étaient pas réservées à la halle comtale. Aménagée durant l'exercice 1288-1290²⁸, la grenette est entièrement propriété communale. Les frais d'achat se sont montés à 56 livres, sans compter les impôts d'usage (le treizain et la toise), ainsi que presque 30 livres de frais pour adapter le bâtiment à sa nouvelle fonction. Mais la grenette devient bientôt pour la ville une source de revenus, grâce à la perception d'une taxe d'entreposage. Cet entreposage était obligé ; un acte tardif, de 1379, mais confirmant d'anciens priviléges de la ville, en témoigne : toutes les petites marchandises devaient être déposées dans la *granateria*, et pas ailleurs.

Évolution du trafic

En se basant sur les comptes des différents péages de la région, Maria-Clotilde Daviso di Charvensod, puis Henri Dubois, avaient constaté une augmentation du trafic variable d'année en année, mais assez soutenue jusqu'en 1299, puis en trois ans une descente précipitée. Plus détaillé, le travail de Franco Morenzoni sur Saint-Maurice a confirmé ces observations ; ses graphiques du passage des marchandises entre 1281 et 1450 montrent notamment, avec des variations saisonnières, la nette augmentation du trafic à la fin du XIII^e siècle, avec un point culminant au début des années 1290 et une nette descente en 1299-1300, suivie de courtes reprises durant le premier quart du XIV^e siècle.

Les chiffres fournis par les comptes de ce péage ne sont pas très faciles d'emploi, dans la mesure où nous ne disposons pour chaque denrée que d'un total du transit dans les deux sens durant l'exercice comptable. De plus, ils sont rendus à intervalles très irréguliers ; pour Saint-Maurice, au XIII^e siècle, la durée des exercices varie de vingt-

²⁷ Maria C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I Pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, p. 54.

²⁸ ACV, P Villeneuve K 1 (acte de vente de la grenette, 24 juin 1289).

deux à cinq cent cinquante-trois jours ; les données des exercices les plus courts n'ont guère de portée statistique, tandis que dans les exercices les plus longs, les aléas de la conjoncture sont comme aplatis. Tout au plus parvient-on à améliorer la statistique en regroupant les exercices de trop courte durée, ce que nous avons fait pour les quinze premières années de nos comptes : les trente-trois comptes allant du 10 janvier 1281 au 12 avril 1301 ont été ramenés à vingt périodes de durée suffisante pour que le calcul d'une moyenne quotidienne ait un sens.²⁹

Nous avons retenu les chiffres concernant la laine, parce qu'il s'agit de loin du trafic le plus important, plus des trois-quarts des marchandises enregistrées au péage.³⁰ Le transit de la laine connaît pendant dix ans des variations notables, du simple au double, puis, soudain, augmente considérablement dès 1291 ; le passage quotidien, qui était en moyenne de six balles de 1281 à 1291, passe alors à quinze et s'y maintient jusqu'en 1293.³¹ Il retombe ensuite à un peu plus de huit de moyenne entre 1294 et 1297, avant de bondir à nouveau à seize en 1298, pour retomber ensuite au même niveau de huit.

Il s'agit maintenant de confronter ces résultats avec les données tirées de la comptabilité villeneuvoise. Commençons par le « compte du chemin », celui qui se rapproche le plus des comptes des péages. Les montants recueillis permettent de calculer aisément le nombre de chars qui sont passés par cette route, mais seulement ceux qui n'appartiennent pas aux habitants de Villeneuve (*extranei*). Ces chiffres ne sont donc pas entièrement significatifs, d'autant plus que des problèmes de concordance se posent avec les comptes des péages savoyards, exprimés non en chars mais en balles et en charges ; toutefois, ce compte du chemin donne une certaine idée de l'évolution du trafic du 1^{er} février 1288 au 24 mars 1293.

Le trafic augmente un peu entre 1288 et 1289 (de 3,48 à 3,78 chars par jour), puis nettement durant la deuxième partie de 1290 et 1291 (il atteint alors 4,92 chars par jour), pour redescendre ensuite à un niveau presque comparable à celui de 1289 en 1292 (3,73 chars

²⁹ On trouvera une liste des exercices avec les montants correspondants dans l'article de Franco MORENZONI, *op. cit.*, pp. 57-62.

³⁰ *Idem*, pp. 18-19.

³¹ Du 9 février 1291 au 26 septembre 1293, la moyenne quotidienne du passage des balles de laine se maintient entre 14 et 17 ; elle se situe entre 4 et 9 les autres années.

par jour). Le mouvement général avec une augmentation sensible jusqu'en 1289 suivie d'une pointe entre 1290 et 1291 correspond aux résultats obtenus en analysant les comptes des péages.

Parmi les autres revenus communaux, les affermages de droits commerciaux sont aussi un indice de l'évolution du trafic. Ils sont en effet mis aux enchères chaque année. Les sommes que les particuliers décident d'investir dans l'acquisition d'une ferme témoignent, à défaut de chiffres précis, de la manière dont était perçue la situation économique de la ville. La commune met à ferme son « droit de rivage » (soit le monopole du trafic par lac à partir de Villeneuve qu'elle a reçu du comte dans ses franchises déjà) et le droit d'entreposer et de percevoir une taxe sur les balles de marchandises (ferme des balles de marchandises) ; s'y ajoute dès la construction de la grenette en 1289 la ferme de la grenette, équivalent de la ferme des balles pour les petites marchandises.

Quelle est l'évolution des montants d'affermage à la fin du XIII^e siècle ? La ferme du rivage augmente régulièrement des premiers comptes en 1283 jusqu'en 1290 (la moyenne est de 90 sous lausannois par année environ, oscillant entre 72 sous en 1285-1286 et 115 en 1287-1288), avec une légère augmentation entre 1287 et 1289, et un brusque saut à 140 sous par année de 1291 à 1293.³² Les mouvements de l'affermage des balles de marchandises – celle qui rapporte le plus à la commune et qui semble le plus étroitement liée au transit de marchandises – sont comparables : une augmentation légère a lieu entre 1285 (la première année de perception) et 1291, avec également deux légères pointes, en 1286-1287 et 1287-1288 ; ici aussi, et de façon encore plus abrupte, le revenu augmente de 1291 à 1293, passant de l'équivalent de 405 sous lausannois en 1290-1291 à l'équivalent de 585 sous l'année suivante et de 570 l'année d'après. Les données de la grenette sont moins utiles, dans la mesure où elle n'est mise à ferme qu'à partir du 1^{er} août 1291, après deux ans de perception directe par la commune ; elles montrent néanmoins qu'après un bon résultat entre avril 1289 et juin 1290, les revenus baissent de moitié entre juin 1290 et août 1291, pour remonter à leur niveau antérieur entre 1291 et 1293.

³² Pour 1290-1291, le montant est malheureusement mutilé.

Les variations du trafic et leur interprétation

Reportés sur un même graphique, les diverses séries de chiffres que nous avons constituées se révèlent passablement convergentes. Le trafic des années 1280 est soutenu ; il ne s'agit pas d'un trafic à ses débuts, en phase nettement ascendante. Celui des années 90 apparaît supérieur à celui des années 80 : non seulement les moyennes sont d'ordinaire plus élevées, mais à deux reprises, de 1291 à 1293 et en 1298, les chiffres explosent, de deux à quatre fois plus que les autres années.

Dans une problématique de concurrence des routes du Valais et du Gothard, il est tentant d'envisager qu'une partie du trafic ordinairement absorbé par l'un des itinéraires s'est brusquement reporté sur l'autre. La longueur de la première crise, deux ans et demi, exclut d'envisager une catastrophe naturelle, telles que des inondations ou un glissement de terrain. Par ailleurs, comme l'a relevé Franco Morenzoni³³, cette crise concerne l'année 1291, début traditionnel de l'histoire de la Confédération suisse, ce qui pousse à lui donner des causes politiques précises.

Les deux ans et demi de trafic exceptionnel englobent la guerre qui suivit la mort de Rodolphe de Habsbourg, survenue le 15 juillet 1291. Assaillis par tous ceux qu'inquiétait la puissance nouvelle de la famille, ses fils ne sauvèrent l'essentiel de leur héritage qu'après des combats qui durèrent jusqu'au printemps de 1293 et impliquèrent toute la Suisse actuelle, la Forêt-Noire et l'Autriche. Le pacte d'août 1291 entre trois communautés du Gothard – Uri, Schwyz et Unterwald – et l'accord de défense du 16 octobre suivant entre Uri, Schwyz et Zurich reflètent certainement les appréhensions des Waldstätten.³⁴ Victorieux sur la plupart des fronts, les Habsbourg imposèrent une paix à l'évêque de Constance, chef de la coalition, le 24 août 1292³⁵, avant de pacifier l'actuelle Suisse centrale ; il réconcilièrent en mars 1293 leur ville de Lucerne et ses voisins, les Waldstätten.³⁶

³³ Franco MORENZONI, *op. cit.*, pp. 32-33.

³⁴ Traugott SCHIESS, *op. cit.*, pp. 787-789, n° 1689.

³⁵ Bruno MEYER, Traugott SCHIESS, *Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft*, Abteilung I: *Urkunden*, Band 2: *von Anfang 1292 bis Ende 1332*, Aarau, 1937, pp. 5-6, n° 14.

³⁶ Une trêve de trois ans devait commencer le 24 juin 1293 : *id.*, pp. 18-19, n° 41.

On découvre que le trafic international avait souffert de ces luttes : le 10 avril suivant, des marchands de Monza, près de Milan, évoquent la levée par un officier habsbourgeois du séquestre de leurs marchandises ; elles avaient été retenues à Lucerne, parce que cet officier, soucieux de châtier les Uranais, coupables d'insoumission, avait interdit tout transit par la « vallée d'Uri ».³⁷ Un tel document établit que les Habsbourg avaient utilisé comme moyen de rétorsion le blocus du Gothard et donné aux marchands italiens ainsi menacés une bonne raison de chercher un autre itinéraire.

La route du Valais était depuis longtemps en cours d'aménagement, le trafic y était déjà important, mais l'afflux – soudain et temporaire – de marchandises dès 1291 a très vraisemblablement cette cause précise. À Villeneuve, l'effort routier, consenti depuis des années, et les revenus qu'il permet s'accroissent dès l'été de 1291 ; on le voit avec l'aménagement d'un tronçon de la « Monnaie » particulièrement long ou le pavage de l'une des rues menant au port où les marchandises allaient être embarquées. Le plus frappant est certainement la forte hausse de l'affermage des balles de marchandises, à la fin de 1291.

Rien n'exclut *a priori* que des facteurs politiques ou diplomatiques³⁸ autres que des troubles au Gothard aient suscité la hausse du trafic dès 1291.³⁹ Toutefois, le second « pic », celui de 1298, s'intègre à nouveau parfaitement dans l'histoire des Waldstätten et de leurs affrontements avec les Habsbourg. Il correspond très exactement à la rébellion victorieuse d'Albert de Habsbourg, fils de Rodolphe, que les princes allemands n'avaient pas laissé succéder à son père comme roi de Germanie ; en 1298, il détrôna et tua le roi Adolphe de Nassau

³⁷ ... *vir strenuus Guarnerus, advocatus de Baden, yllustris domini Alberti, ducis Austrie* (le fils de Rodolphe, Albert, futur roi de Germanie), *per Argoyam procurator, ballas nostras propter discordiam hominibus vallis de Ure motam per eandem vallem duci vetuit et sub interdicto detineri precepit in oppido Lucerum* (Lucerne) : texte publié dans *Der Geschichtsfreund. Mittheilungen des historischen Vereins der fünf Orte: Lucern, Uri, Schwyz, Unterwalden und Zug*, n° 20, 1864, p. 310, n° 11, et analysé dans Bruno MEYER, Traugott SCHIESS, *op. cit.*, p. 19, n° 42, et dans Emil USTERI, *Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft*, Abteilung I: *Urkunden*, Band 3/2. Hälfte: *Nachträge, Verzeichnisse, Verbesserungen*, Aarau, 1964, p. 1017.

³⁸ Signalons l'accord entre l'évêque de Sion et les marchands italiens du 15 mars 1291 (Antoine LUGON, *op. cit.*, p. 93).

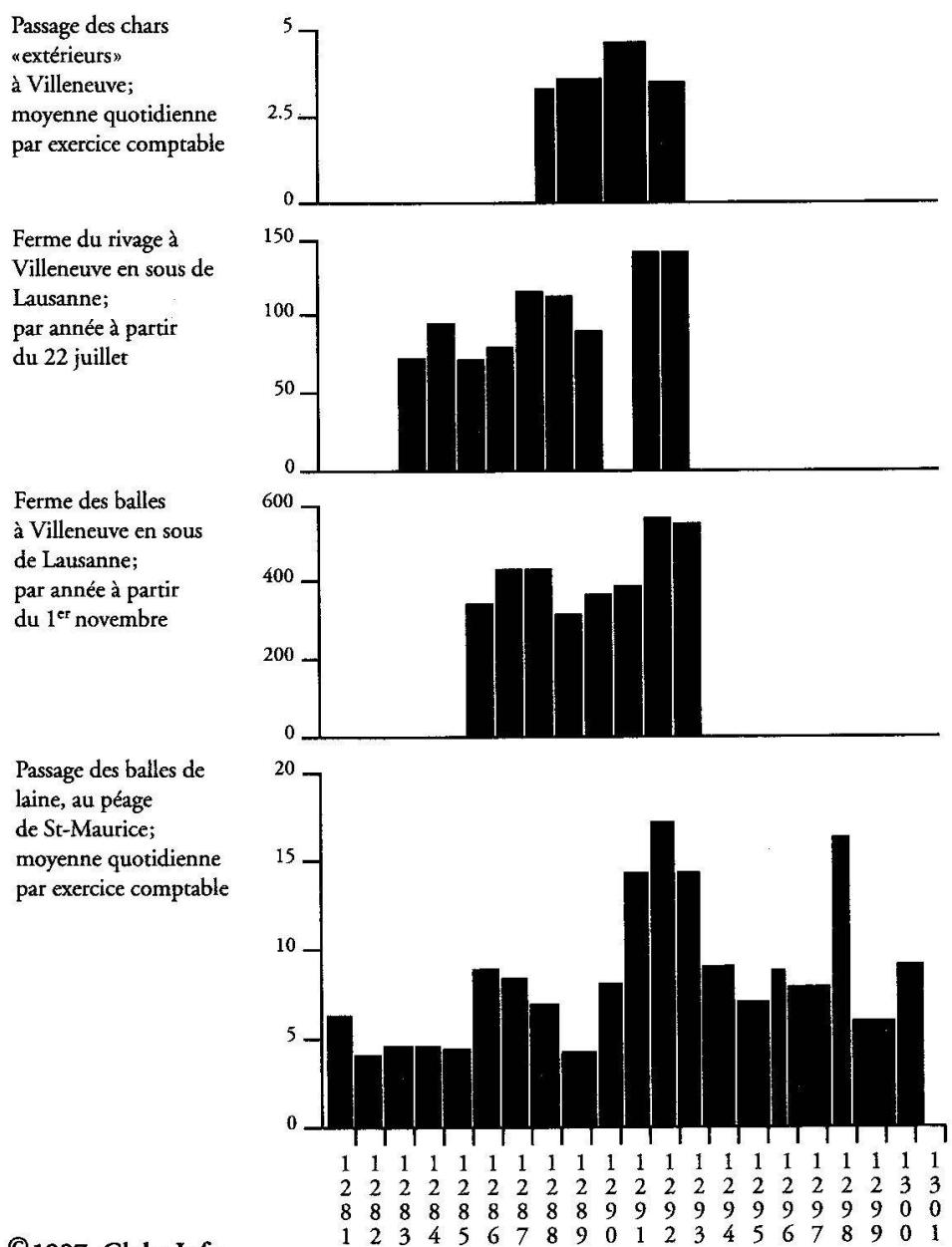
³⁹ Pour un essai d'analyse complexe des variations d'un trafic, voir Henri DUBOIS, *op. cit.*, pp. 269-295.

qui lui avait été préféré en 1291. L'exercice comptable de Saint-Maurice où l'on retrouve les montants spectaculaires de 1291-1293 s'étend de février à octobre 1298 et la victoire d'Albert sur Adolphe date de juillet ; on sait qu'Adolphe avait l'appui des Waldstätten⁴⁰ et que Lucerne joua le même rôle qu'en 1291-1293 dans l'interception de marchands.⁴¹ Si elle doit être encore étayée, l'hypothèse d'une complémentarité des routes du Gothard et du Valais paraît déjà soutenable ; vérifiée, elle ferait des statistiques routières du Chablais une source inattendue pour l'histoire des débuts de la Confédération.

⁴⁰ Voir notamment Bruno MEYER, Traugott SCHIESS, *op. cit.*, pp. 74-75, n° 159.

⁴¹ *Urkundenbuch der Stadt Basel*, t. 3, Bâle, 1896, pp. 223-226, n° 424.

Trafic des marchandises sur la route du Valais (de 1281 à 1301) et ses répercussions à Villeneuve



© 1997, Globe Info