

Zeitschrift:	Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera
Herausgeber:	Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band:	33 (1983)
Heft:	3
Artikel:	Contrats de voiture et comptes des blés et du sel : contribution à l'étude des coûts de transport (1550-1630)
Autor:	Mottu-Weber, Liliane
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-80905

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: 16.02.2026

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

CONTRATS DE VOITURE
ET COMPTES DES BLÉS ET DU SEL
CONTRIBUTION
À L'ÉTUDE DES COÛTS DE TRANSPORT
(1550-1630)*

Par LILIANE MOTTU-WEBER

Les obstacles, souvent insurmontables, rencontrés par les historiens désireux de connaître le coût des transports dans le passé ont déjà été maintes fois soulignés. Pour la période et les trafics qui nous occupent, il suffit de relire les travaux de Richard Gascon, de Jean-Fr. Bergier ou d'Alain Dubois et, sur une plus grande échelle, ceux de Fernand Braudel, pour être convaincu qu'en cette matière, il faut apprendre à tirer parti d'une documentation souvent riche et pittoresque mais fort disparate et, avouons-le, rebelle à nos visées trop précises de lecteurs du XXe siècle¹.

Dans nos recherches actuelles sur l'histoire économique de Genève dès le XVIe siècle, nous nous heurtons cependant sans cesse au problème général des transports, dont la conjoncture se répercute directement sur la vie économique et sociale de la cité. Genève n'a-t-elle pas déjà du temps de ses foires vécu au rythme des caravanes de charrettes et de mulets qui, quatre fois par an, venaient y amener et en remporter des produits de l'Europe tout entière? Au XVIe siècle, après le déclin de ses foires, sa révolution politico-religieuse de 1536 et l'afflux de réfugiés français et italiens par vagues successives, ses activités économiques se diversifièrent. Tout en restant un point de rencontre des trafics qui empruntent les cols alpins ou qui suivent les grandes voies fluviales, la ville, devenue manufacturière vers le milieu du siècle, exporte désormais aussi ses propres produits, finis ou semi-finis. Qu'il s'agisse de son ravitaillement en denrées de base – blé, sel, vin, épices

* Communication présentée lors de la *Quatrième rencontre franco-suisse d'histoire économique et sociale*, Genève 14-15 mai 1982.

1 R. GASCON, *Grand commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyon et ses marchands*, Paris-La Haye, 1971, t. 1, pp. 182-192; J.-F. BERGIER, *Genève et l'économie européenne de la Renaissance*, Paris, 1963, pp. 202-209; ALAIN DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis 1500-1610. Wirtschaft und Politik*, Winterthur, 1965, pp. 624-641 et 700-708; F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme*, t. 1, *Les structures du quotidien*, Paris 1979, pp. 365-377; t. 2, *Les jeux de l'échange*, pp. 306-327; *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966, t. 1, pp. 253-271.

- et en matières premières - métaux, cuirs et peaux, laine, soie et produits tinctoriaux ou de l'écoulement de sa production locale, elle est, comme toute cité dont l'autarcie alimentaire est limitée, grandement tributaire des conditions dans lesquelles se font ces importations et ces exportations.

Certains documents, actes notariés, comptes de marchands importateurs de blé ou de sel, apportent sur ce sujet des indications qui permettent d'obtenir une vision plus précise des conditions réelles dans lesquelles s'effectuaient les transports à cette époque. Même s'ils se sont avérés décevants sur le plan quantitatif, ne me permettant souvent guère de dépasser le cas particulier, on me pardonnera, je l'espère, d'avoir cherché, au risque de sombrer dans la «fausse érudition» dont se méfiait déjà à juste titre Richard Gascon², à en tirer le maximum d'informations pour notre histoire locale et pour l'histoire des transports en général.

I. Les archives notariales

1. L'organisation des transports

Riches mais lacunaires durant la période qui nous occupe, les archives notariales apportent principalement des données sur le coût et la durée d'un certain nombre de trajets dont Genève est le point de départ ou d'aboutissement³. Mais leur intérêt ne s'arrête pas là. Leur lecture attentive fournit nombre de détails sur l'organisation des transports, sur les techniques d'emballage⁴ ou sur les difficultés qui peuvent surgir en cours de route. On n'en épisera pas les richesses ici; il s'agit avant tout de faire ressortir certaines permanences de ces cas particuliers. Un élément n'y figure pratiquement jamais: la valeur des marchandises transportées. Mis à part les cas où le prix des produits nous est connu, par un autre biais, pour des quantités et des dates correspondantes, l'étude du rapport entre le coût des transports et le prix d'achat ou de revient de ces produits est donc exclue. Rares sont également les indications précises sur les itinéraires suivis, voies de terre ou voies fluviales, ainsi que sur le choix du moyen de transport, mulet, charrette ou chariot⁵.

Les données que nous présentons dans le tableau 1, qui suit, émanent le plus souvent de contrats de voiture passés par devant notaire. Elles prolongent

2 R. GASCON, *op. cit.*, t. 1, pp. 182.

3 Tous les minutaires disponibles à Genève pour la période 1550-1630 ont été dépouillés.

4 Voir à ce sujet les remarques d'E. COORNAERT, in *Les Français et le commerce international à Anvers (fin du XVe et XVIe siècle)*, Paris, 1961, t. 2, pp. 199-202.

5 Un contrat indique cependant qu'au cas où le marchand aurait des balles «qui fussent hasitives», il pourrait les faire voiturer par mulots plutôt que dans des charrettes entre Seyssel et Genève, Archives d'Etat de Genève (AEG), Notaire Jean Dupont, 9/313v° (23. 7. 1596).

Tableau 1. Prix et durée de certains trajets au départ ou à destination de Genève

Trajet	Date	Nature de la marchandise	Prix		Durée (jours)
			écus/q.	fl./q.	
Genève-Anvers ¹	10. 2. 1568	?	2,50	13,75	42
Genève-Anvers ²	22. 6. 1568	?	2,50	13,75	-
Anvers-Genève					
Anvers-Genève ³	28. 7. 1584	?	21,22 éc. soit 137 fl. par fardeau		-
Genève-Paris ⁴	12. 11. 1581	livres	2,63	16,41	19-23
Genève-Paris ⁵	15. 9. 1608	livres	2,20	22,00	31
Mirecourt-Genève ⁶	14. 9. 1594	draps Lorraine	1,82	16,88	-
Strasbourg-Genève ⁷	9. 11. 1576	fourneau de fer	1,24	8,25	-
Nuremberg-Genève ⁸	16. 5. 1566	balances	2,18	11,81	-
Genève-Roanne ⁹	17. 7. 1561	?	0,95	5,00	9
Genève-Roanne ¹⁰	9. 9. 1564	papier, meubles	1,00	5,33	7
Vienne-Genève ¹¹	26. 6. 1557	draperie	0,57	2,84	-
Bourg-Genève ¹²	12. 2. 1612	poudre	0,75	7,67	-
Genève-Marseille ¹³	19. 10. 1563	argent	-	-	12
Marseille-Genève ¹⁴	27. 10. 1567	?	1,85	10,00	-
Genève-Marseille ¹⁵	18. 11. 1567	toiles St-Gall	1,23	6,67	-
Marseille-Genève ¹⁶	3. 12. 1567	huile	2,41	13,06	-
Marseille-Genève ¹⁶	3. 12. 1567	divers	2,24	12,13	13
Genève-Marseille ¹⁶	3. 12. 1567	divers	1,38	7,46	-
Genève-Marseille ¹⁷	5. 12. 1567	épingles, filet	1,31	7,08	12
Marseille-Genève ¹⁸	25. 12. 1567	huile	2,45	13,28	-
Genève-Marseille ¹⁹	26. 12. 1567	toiles	1,17	6,32	12
Marseille-Genève ²⁰	8. 10. 1572	laine	3,06 ²⁰	17,61	-
Genève-Lyon ²¹	11. 8. 1561	?	0,74	3,89	5
Genève-Lyon ²¹	11. 8. 1561	?	0,71	3,72	5
Seyssel-Lyon ²²	12. 1. 1562	?	0,19	1,00	-
Genève-Lyon ²³	13. 2. 1562	livres, meubles	0,46	2,45	11
Genève-Lyon ²⁴	14. 2. 1562	livres, meubles	0,38	2,00	-
Genève-Lyon ²⁵	14. 2. 1562	cuir et peaux	0,48	2,56	10
Genève-Lyon ²⁶	10. 12. 1567	draps	0,62	3,33	6
Lyon-Genève ²⁷	env. 1570	livres	-	10,00	-
Genève-Lyon ²⁸	29. 12. 1571	?	0,71	4,00	-
Morges-Lyon ²⁹	21. 11. 1571	sucré, cassonade	0,47	2,67	20
Genève-Lyon ³⁰	8. 11. 1579	bijou (résine)	0,43	2,67	-
Lyon-Genève ³¹	15. 11. 1581	?	0,91	5,67	-
Genève-Lyon ³²	23. 10. 1595	?	1,67 ³²	10,44	15
Genève-Lyon ³³	20. 12. 1606	faux	0,82	7,75	-
Genève-Lyon ³⁴	26. 12. 1606	faux	0,79	7,55	-
Lyon-Genève ³⁵	25. 7. 1610	?	-	-	10
Genève-Lyon ³⁶	10. 4. 1612	?	12,75 fl. pour 1 caisse		12
Lyon-Genève ³⁷	14. 12. 1614	harengs	0,58	6,04	-
Genève-Lyon ³⁸	4. 8. 1615	livres	0,78	8,33	-
Lyon-Genève ³⁹	22. 9. 1620	?	0,97	11,11	12
Genève-Lyon ⁴⁰	22. 2. 1622	faux	0,67	8,75	8
Seyssel-Genève ⁴¹	21. 12. 1580	?	0,16	1,00	-

Tableau 1 (suite)

Trajet	Date	Nature de la marchandise	Prix		Durée (jours)
			écus/q.	fl./q.	
Genève-Seyssel ⁴²	23. 7. 1596	?	0,35	3,00	-
Seyssel-Genève	23. 7. 1596	?	0,29	2,50	-
Genève-Seyssel ⁴³	7. 3. 1598	blé	0,40	4,00	-
Genève-Seyssel ⁴⁴	23. 3. 1607	fromages	0,23	2,25	-
Genève-Seyssel ⁴⁵	30. 10. 1612	?	0,22	2,25	-
Seyssel-Genève	(1 an)	?	0,22	2,25	-
Genève-Seyssel ⁴⁶	28. 3. 1614	faux	0,22	2,25	-
Genève-Seyssel ⁴⁷	30. 7. 1617	fromages	0,20	2,08	2
Genève-Seyssel ⁴⁸	13. 10. 1629	?	0,29	4,00	-
Seyssel-Genève ⁴⁹	13. 10. 1629	sel	0,10	1,40	-
Collonges-Genève ⁴⁹	1586	?	0,28	2,00	-
Genève-Collonges ⁵⁰	6. 4. 1620	?	0,09	1,04	-
Genève-Asti ⁵¹	1. 10. 1584	épingles	1,60	10,28	10
Genève-Turin ⁵²	8. 3. 1627 (3 ans)	?	2,17	29,25	12
Genève-Suse ⁵³	12. 9. 1575	draps Orgelet	1,23	7,67	7-8
Suse-Genève ⁵⁴	3. 1. 1583	pastel	1,30	8,33	21 ⁵⁴
St-Jean-de-Maurienne-Suse ⁵⁵	14. 12. 1626	?	0,28	3,83	4
St-Jean-de-M.-Turin	14. 12. 1626	?	0,72	9,75	5
Genève-Moûtiers ⁵⁶	9. 11. 1574	draps, mercerie	0,44	2,67	8
Genève-Chambéry ⁵⁷	20. 9. 1587	fromages, mercerie	0,42	3,00	4
Genève-Chambéry ⁵⁸	avril 1627	?	0,30	4,00	3
Genève-Annecy ⁵⁹	21. 12. 1583	rosette	0,13	0,83	-
Genève-Sisteron ⁶⁰	1. 4. 1577	faux	1,78	12,81	-
Genève-Sisteron ⁶¹	18. 3. 1597	toiles St-Gall	2,00	17,00	10
Genève-Gap ⁶²	23. 5. 1580	?	2,00	12,50	-
Genève-Briançon ⁶³	4. 8. 1564	draps Bourgogne	1,22	6,50	-
Genève-Briançon ⁶⁴	28. 8. 1573	draps Orgelet	0,91	5,33	7-8
Genève-Briançon ⁶⁵	28. 8. 1582	épingles	1,09	7,00	10
Genève-Briançon ⁶⁶	8. 8. 1584	épingles	1,28	8,22	-
Genève-Briançon ⁶⁶	15. 8. 1584	épingles	1,28	8,22	8
Genève-Briançon ⁶⁷	22. 8. 1584	épingles	1,14	7,33	7-8
Genève-Villeneuve ⁶⁸	30. 1. 1574	fer	0,06	0,33	-
Genève-Villeneuve ⁶⁹	23. 10. 1543	?	0,03	0,15	-

¹ Notaire Jean Fichet, 5/33v° (vol. 5, f. 33v°). ² Not. Aimé Santeur, 1/186. ³ Not. Pierre De la Rue, 16/49v°. ⁴ Not. Jean Dupont, 5/268v°. ⁵ Not. Etienne Demonthouz, 22/262. ⁶ Not. Jean Crespin, 6/- (14. 9. 1594). ⁷ Finances, P 10 (16. 5. 1566). ⁸ Finances, P 14 (9. 11. 1576). ⁹ Not. Jean Guillermet, 4/29v°. ¹⁰ Not. Jean Fichet, 2/64v°. ¹¹ Not. Bernardin Neyrod, 2/201v°. ¹² R.C. 109, f. 34. ¹³ Not. Michel Dupuis I, 2/14v°. ¹⁴ Not. Aimé Santeur, 1/21. ¹⁵ Not. Jean Fichet, 2/364. ¹⁶ Not. Jean Fichet, 5/2v°. ¹⁷ Not. Jean Fichet, 5/5. ¹⁸ Not. Aimé Santeur, 1/54. ¹⁹ Not. Aimé Santeur, 1/54. ²⁰ Not. Pierre de la Rue, 6/454; le prix payé ici comprend le péage de Suse «et autres dépens». ²¹ Not. Pierre Duverney, 4/31 et 4/32. ²² Not. Jean Guillermet, 5/28v°. ²³ Not. Jean Guillermet, 5/49. ²⁴ Not. Jean Guillermet, 5/49v° et 52v°. ²⁵ Not. Jean Guillermet, 5/51v°. ²⁶ Not. Aimé Santeur, 1/48v°. ²⁷ H. J. BREMME, *Buchdrucker*

gent d'un siècle celles qu'a rassemblées Jean-Fr. Bergier pour le XVe et le début du XVIe siècle⁶. Les contrats dont nous disposons sont parfois de simples lettres de voiture liant un ou des transporteurs à un marchand pour une opération de courte durée. D'autres revêtent la forme d'une «tâche et prix fait» – le transport de toutes les marchandises d'un marchand d'un lieu à un autre – portant sur quelques mois⁷, un an⁸ ou même plusieurs années⁹. Dans le dernier cas, un ou plusieurs «marchands voituriers» rompus aux problèmes des trafics à longue distance prennent ainsi la responsabilité du transport régulier des importations et des exportations d'une compagnie commerciale. Il est intéressant de constater qu'une telle convention est généralement complétée par d'autres contrats particuliers, par lesquels les transporteurs chargent des voituriers locaux des différentes étapes du voyage¹⁰. Il est en effet exceptionnel que le même agent fasse le trajet de bout en bout. D'une région à l'autre se reliaient des muletiers, des charreliers ou des bateliers («navetiers») locaux, dont l'expérience du terrain et des dangers particuliers de chaque parcours – et des exigences plus modestes – sont probablement les qualités les plus appréciées. Nous verrons que pour le transport des grains les paysans jouent un rôle non négligeable. On cherche également à utiliser les voyages de retour de voituriers étrangers: les marchandises envoyées à Anvers sont confiées à des transporteurs lor-

⁶ BERGIER, *op. cit.*, tableau IV, pp. 204–209.

⁷ AEG, Not. Jean Dupont, 9/313v° (23. 7. 1596).

⁸ AEG, Not. Etienne Demonthouz, 26/497 (30. 10. 1612).

⁹ AEG, Not. Pierre Demonthouz, 10/57v° (8. 3. 1627), Genève-Turin.

¹⁰ AEG, Not. Pierre Demonthouz, 10/86v° (20. 4. 1627), étape Genève-Chambéry, ou 11/123 (9. 6. 1628), étape Sallenove-Chambéry.

und Buchhändler zur Zeit der Glaubenskämpfe. Studien zur Genfer Druckgeschichte, 1565–1580, 1969, p. 53, transport à 15 fl. la balle. ²⁸ Not. Pierre De la Rue, 6/18v°. ²⁹ Not. Pierre de la Rue, 4/493v°. ³⁰ Not. Noel Cornillaud, 1/799v°. ³¹ Not. Noel Cornillaud, 1/564v°. ³² Not. Jean Crespin, 6/-, (23. 10. 1595); ce prix comprend *tous les péages, impôts et garnisons*. ³³ Not. François Dunant, 1/477v°. ³⁴ Not. Etienne Revilliod, 9/293v°. ³⁵ Not. Etienne Revilliod, 13/170. ³⁶ Not. Etienne Demonthouz, 26/208. ³⁷ Not. Philibert Babel, 4/412. ³⁸ Not. Etienne Demonthouz, 29/407v°. ³⁹ Not. Philibert Babel, 7/252. ⁴⁰ Not. Pierre Demonthouz, 5/39v°. ⁴¹ Il s'agit le plus souvent du port du Regonfle, situé à proximité de Seyssel; Not. Noel Cornillaud, 2/306. ⁴² Not. Jean Dupont, 9/313v°. ⁴³ Not. Benoît Mantelier, 5/44. ⁴⁴ Arch. hosp., Fe 18/18v° (R). ⁴⁵ Not. Etienne Demonthouz, 26/297. ⁴⁶ Not. Etienne Revilliod, 17/113. ⁴⁷ Not. Etienne Revilliod, 20/322. ⁴⁸ Arch. hosp., Ba 14/33. ⁴⁹ Not. Etienne Demonthouz, 5/321. ⁵⁰ Not. Etienne Revilliod, 24/104. ⁵¹ Not. Etienne Demonthouz, 1/120. ⁵² Not. Pierre Demonthouz, 10/57v°. ⁵³ Not. Jacques Cusin, 5/120. ⁵⁴ Not. Noel Cornillaud, 3/237; aller et retour en 21 jours. ⁵⁵ Not. François Dunant, 4/176v°. ⁵⁶ Not. Pierre de la Rue, 10/342v°; il s'agit de Moûtiers en Tarentaise. ⁵⁷ Not. Etienne Demonthouz, 4/633. ⁵⁸ Not. Pierre Demonthouz, 10/86. ⁵⁹ Not. Etienne Bourgoing, 1/18. ⁶⁰ Not. Noel Cornillaud, 1/186v° et 1/197. ⁶¹ Not. Benoît Mantelier, 4/49. ⁶² Not. Noel Cornillaud, 2/116. ⁶³ Not. Jean Fichet, 2/43v°. ⁶⁴ Not. Pierre de la Rue, 8/380v°. ⁶⁵ Not. Noel Cornillaud, 3/144v°. ⁶⁶ Not. Etienne Demonthouz, 1/68 et 1/74. ⁶⁷ Not. Philibert Blondel I, 2/90. ⁶⁸ Not. Pierre De la Rue, 10/67v°. ⁶⁹ Not. Jean Duverney, 8/155v°.

rains ou bourguignons; les Dauphinois assurent les voitures de Marseille ou de Suse.

A Genève comme ailleurs, le maître des halles, (quand ce n'est pas un aubergiste) sert d'intermédiaire dans ces transactions compliquées, faisant le lien entre marchands et voituriers. Il est en effet chargé de recevoir les marchandises à leur arrivée aux halles, d'en vérifier l'état et d'en faire l'inventaire. En l'absence des marchands, il peut être amené à payer les voituriers; dans ce cas il perçoit un intérêt de foire en foire sur les sommes avancées¹¹. En cas de litige, il exerce un rôle de médiateur. Les cas mineurs devaient être le plus souvent réglés à l'amiable, en sa présence; lorsqu'une des parties s'estimait très lésée, elle faisait établir un constat par devant notaire. Nous avons trouvé de nombreux actes rédigés à l'occasion de dégâts importants subis par les charges¹², de retard et de défaut de livraison¹³ ou de payement¹⁴. Pour les fraudes graves, les coupables sont déférés à la Justice, qui peut les condamner à des peines sévères¹⁵.

Les notaires fournissent peu d'indications sur les compagnies de transport genevois; les quelques contrats d'association que nous possédons concernent des voituriers travaillant avec des moyens très modestes. Le Genevois Jean Coin et Jacques Busier, de Lyon, forment une association en 1618, au capital de 835 écus d'or (de 60 sols tournois), dont la majeure partie est constituée par 8, puis 12 mulets, dont la valeur moyenne est de 82 écus¹⁶. Et lorsque Pierre Revilliod et Claude Vuille mettent en commun leur «chevaux, harnois et charets» en 1608 pour un an, ils possèdent en fait quelques chevaux et une charrette valant une cinquantaine d'écus d'or. Ils seront secondés par un serviteur, qui fera les charriages, pansera les chevaux et les «mènera pasturer la nuit»¹⁷. Tout cela semble confirmer qu'il n'y a pas de grandes entreprises de transports ni à Genève, ni dans les cités alpines du Nord des Alpes¹⁸. Les grands marchands genevois assurent souvent eux-mêmes le transport de leurs marchandises ou ont recours aux voi-

11 BERGIER, *op. cit.*, pp. 197–201; *Sources du droit de Genève*, publ. par E. RIVOIRE, Aarau, 1933, t. 2, pp. 470–471, Ordonnances sur les halles, mai 1545.

12 AEG, Not. Jacques Cusin, 1/164 (21. 4. 1576) et Not. Etienne Revilliod, 22/91v° (4. 3. 1618).

13 AEG, Not. Aimé Santeur, 1/213v° (9. 8. 1568) et 3/8 (3. 11. 1568); AEG, Not. E. Demonthouz, 2/269v° (26. 7. 1585); Not. P. Demonthouz, 7/9v° (13. 1. 1624); Not. E. Revilliod, 13/170 (25. 7. 1611) et 17/279 (20. 8. 1614); Not. E. Demonthouz, 28/196 (3. 5. 1614).

14 AEG, Not. E. Revilliod, 17/251 (29. 7. 1614).

15 Cas de pendaison pour vol d'un sac de safran, cité par BERGIER, *op. cit.*, p. 199. Voir aussi, AEG, P.C. 2280 (2.-3. 6. 1615) et P. C. 2355 (21.-24. 2. 1617), falsification et vol de sel.

16 AEG, Not. Philibert Babel, 6/555v° (13. 9. 1618) et Not. P. Demonthouz, 3/210v° (5. 10. 1620).

17 AEG, Not. E. Revilliod, 11/183v° et 184 (16. 5. 1608).

18 BERGIER, *op. cit.*, p. 196. J'ai cependant constaté d'une manière générale que les archives notariales renseignent moins bien sur les grandes entreprises, dotées de leur comptabilité propre et d'une organisation efficace, que sur les petites. Elles peuvent donc présenter une image déformée de la réalité.

turiers étrangers¹⁹. Certains se font, certes, appeler marchands-voituriers; mais s'ils acquièrent une réelle importance économique, comme les Lorrains établis à Genève, Jean et Thibault Morlot, c'est plus grâce à leurs propres trafics (métaux, laines, sel, armes) et à leurs opérations financières, que par leurs transports²⁰. A la fin du XVI^e, nous rencontrons surtout des voituriers occasionnels, qui exercent par ailleurs leur propre négoce. Au XVII^e siècle, apparaissent un peu plus fréquemment des marchands dont l'activité principale est l'organisation des transports de marchandises: tels François Naville²¹, Etienne Danse²², Pierre Revilliod, Jacob Dupan²³, Jean et Pierre Coin²⁴, Daniel Cornillaud²⁵ et Pierre Bigot²⁶. Ce dernier était généralement associé avec des voituriers de Saint-Julien et de Rumilly.

2. Le prix et la durée des trajets (tableau 1)

Bien que les clauses des contrats soient spécifiées en monnaies et en unités de poids très variées, nous donnons ici le prix des trajets en florins de Savoie, monnaie utilisée à Genève, et en écus d'or au soleil (ou écus d'or sol), par quintal de Genève (55,0694 kg). Nous avons préféré cette unité à la balle ou à la charge, trop imprécises. Cette dernière peut en effet varier de 230 à 300 livres genevoises. La durée est exprimée en journées.

En cette période de très grande instabilité monétaire²⁷, où le florin de Savoie connut une dévaluation importante par rapport à l'écu d'or (celui-ci vaut 4,667 fl. en 1550, 14 fl. en 1630), seul le prix en écus d'or permet des comparaisons dans le temps. Lorsqu'il est indiqué en livres tournois dans le contrat de voiture (la livre connut, elle aussi, une lente érosion de sa valeur), le risque d'erreur est accru, le rapport entre l'écu d'or et la livre tournois n'étant pas toujours connu (il passerait de 60 sols tournois en 1576 à 65 en 1602, 75 en 1615 et 80 en 1630)²⁸.

19 AEG, Not. Jean Ragueau, 9/p. 292 (3. 5. 1567), voituriers de Domodossola pour Claude Lemaître, de Milan à Genève. Pour les grands voituriers étrangers, voir F. GLAUSER, «Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpentransit», in *Revue Suisse d'Histoire*, 29 (1979), pp. 16–52.

20 AEG, Not. Aimé Santeur, 1/213v° (9. 8. 1568); W. BODMER, *Der Einfluss der Refugianteneinwanderung von 1550–1700 auf die schweizerische Wirtschaft*, Zurich, 1946, p. 71, n. 71.

21 AEG, Not. E. Demonthouz, 28/196 (3. 5. 1614).

22 AEG, Not. E. Demonthouz, 24/126v° (1. 5. 1610); Arch. hosp., Ba 10/34v° (9. 11. 1618), appelé «marchand épicier et voiturier».

23 AEG, Arch. hosp., Aa 33/200 (27. 8. 1618).

24 «marchand muletier, bourgeois de Genève», Not. E. Demonthouz, 26/208 (10. 4. 1612).

25 «marchand voiturier sur le fleuve du Rosne», Not. Jean Crespin, 6/- (23. 10. 1595).

26 AEG, Not. P. Demonthouz, 13/143 (27. 9. 1630) et 10/57v° et 86v° (8. 3. et 20. 4. 1627).

27 Cf. F. SPOONER, *L'Economie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493–1680*, Paris, 1956.

28 Pour les monnaies, j'ai utilisé les indications fournies par le manuscrit AEG, Monnaie, A 2; pour les poids, HENRI MALLET-PREVOST l'aîné, *Manuel métrologique ou répertoire général des mesures*, 1802.

Les voituriers étaient, sauf exceptions signalées par les contrats, chargés de payer tous les péages, hormis ceux de *Suse* et de la *traverse* perçus par le duc de Savoie, péages dont les marchands genevois étaient en principe exemptés, mais qui ne cessèrent de provoquer des conflits entre eux et les douaniers savoyards²⁹.

On le constate donc, ce tableau fournit quelques ordres de grandeur. Ses données, bien que disparates dans l'ensemble, sont assez regroupées dans les cas de Marseille, Lyon et Briançon pour permettre certaines observations. Il ne semble pas présenter de cas véritablement aberrants. On pourrait lui ajouter encore la remarque d'un livre de commerce, publié en 1558 par Lorenz Meder et valable pour le deuxième quart du XVIe siècle, selon laquelle le transport d'un quintal (genevois) de marchandises de Genève à Anvers coûte 4½ florins du Rhin (Gulden) et de Lyon à Genève, 1 florin du Rhin³⁰.

Le contraste entre la précision de certains chiffres de prix ou de durée et l'absence totale d'indications sur le mode de transport et les itinéraires choisis frappe. Pourtant ils peuvent varier grandement. Nous le verrons plus loin à propos de Marseille et de Strasbourg. Mais selon quels critères? On sait qu'il était possible de se rendre à Lyon soit par la voie fluviale, plus longue mais plus économique, soit par la route³¹. Ce fait est confirmé par notre tableau, qui montre que les transports les plus rapides (5-6 jours) sont généralement plus coûteux que les transports lents, probablement effectués par bateaux (10-15 jours). Au point que le parcours Genève-Seyssel, toujours confié à des muletiers ou à des charretiers, représente plus de la moitié des prix les moins élevés en direction de Lyon, pour une distance qui ne représente que le quart du voyage. On remarque aussi que la remontée de la vallée du Rhône (Marseille-Genève) et l'étape Lyon-Genève sont plus onéreuses que le chemin inverse.

D'une manière générale, tous ces prix s'élèvent à la fin du XVIe et au début du XVIIe siècle, même exprimés en écus d'or. S'ils n'étaient si disparates, il serait probablement possible de voir une corrélation entre leurs variations à court terme et des événements graves tels que les guerres civiles en France, plusieurs conflits armés autour de Genève avec le duc de Savoie (notamment en 1589-1593 et 1602-1603), ou des chertés (1586-1587) et des épidémies de peste entraînant un détour des convois.

29 Cf. A.-M. PIUZ, *Affaires et politique. Recherches sur le commerce de Genève au XVIIe siècle*, Genève, 1964, pp. 166-182.

30 H. KELLENBENZ, *Handelsbräuche des 16. Jahrhunderts. Das Meder'sche Handelsbuch und die Welser'schen Nachträge*, 1974, p. 234. De Lyon à Anvers, il coûterait 3 Gulden, ce qui est sensiblement moins que de Genève à Anvers. Or le prix du trajet Anvers-Lyon relevé dans un inventaire de 1562 par R. Gascon (5 L. 10 s./quintal d'Anvers) correspond exactement à celui qu'indique le contrat notarié du 10. 2. 1568 pour le trajet Anvers-Genève. GASCON, *op. cit.*, t. 1, p. 185. Il me semble qu'il faut faire une distinction entre les prix précis et ponctuels des lettres de voiture et ceux qu'indiquent les différents livres de commerce écrits pour et par les marchands, tels que celui que j'ai cité, qui donnent probablement des ordres de grandeur plutôt que des tarifs.

31 BERGIER, *op. cit.*, p. 203.

II. Les transports de grains

A Genève, les registres des délibérations du Conseil (R. C.) du XVI^e siècle contiennent souvent les résumés des comptes présentés à la Chambre des Comptes par les officiers de la Seigneurie chargés de ses différents fonds, le trésorier général, le trésorier de l'Arche ou le «receveur des graines», ainsi que les rapports de marchands chargés des transferts de capitaux, du payement des intérêts dus à l'étranger ou du ravitaillement de la cité en sel, en blé et en armes. Mon attention a été attirée par un certain nombre de ces comptes, dont la teneur semblait présenter un intérêt pour notre sujet: il s'agissait principalement de courts bilans d'achats de blés (parfois d'armes), dont les postes assez précis devaient, me semblait-il, pouvoir apporter des éléments utiles à une étude des transports.

Ma déception fut cependant grande de constater que le nombre des comptes utilisables était finalement très réduit. En les examinant de plus près, je dus me rendre à l'évidence que nous ne nous trouvions presque jamais en présence du rapport complet d'une transaction céréalière, mais bien plutôt de comptes rendus de l'emploi qu'avaient fait ces marchands de capitaux qui leur avaient été confiés. Non seulement il y entrait donc des opérations financières totalement étrangères à celles qui m'intéressaient – payements d'intérêts dus aux villes alliées, remboursements d'emprunts à l'étranger – qui pouvaient facilement être confondus avec des acquisitions de grains, mais surtout il s'avérait que ces données étaient incomplètes: pour acheter et ramener son blé, le marchand avait rarement agi seul. Les achats, ainsi que les étapes du voyage de retour avaient été répartis entre lui et d'autres personnes mandatées. Les sommes indiquées pouvaient n'être que des acomptes versés à des transporteurs. Bien plus, certaines dépenses portaient sur des arriérés de traites antérieures de plusieurs années.

Des recherches plus approfondies dans les archives des finances de la Seigneurie me permirent heureusement de mettre la main sur un certain nombre de comptes qui, s'ils n'étaient pas toujours exempts des mêmes défauts, apportaient eux beaucoup plus de détails sur les conditions dans lesquelles s'étaient réalisés les achats et les transports de grains. Il s'agissait de livrets, rédigés de la main même des marchands, ou de leur copie plus ou moins abrégée, tels qu'ils avaient été soumis à la Chambre des Comptes³², en vue d'être examinés par elle, avant d'être approuvés par les membres du Conseil.

Nous présentons ici les éléments principaux que nous avons pu tirer de ces nombreux bilans, résumés et livrets. Leur intérêt dépasse de beaucoup le seul problème des transports: leur lecture dévoile en effet d'autres

32 Sur l'importance de la Chambre des Comptes, créée en 1538, qui avait précisément pour fonction de vérifier les comptes de ceux qui maniaient les fonds publics, voir W. MONTER, *Studies in Genevan government, 1536–1605*, Genève, 1964, pp. 15–16.

aspects, mal connus, du ravitaillement de la cité en graines et de la géographie de ces achats. Elle révèle surtout la complexité des dépenses entraînées par la quête des grains durant certaines périodes marquées par des chertés localisées ou généralisées ou par des conflits politiques. Dans plusieurs cas, le décompte des frais nous ayant paru complet, il nous a été possible de calculer la part qu'ils représentent par rapport au prix d'achat ou de revient des produits considérés. Il s'avère une fois de plus qu'elle est fort variable. Les détails contenus dans l'ensemble des comptes – même incomplets – que nous utilisons, permettent de mieux saisir pourquoi et comment.

1. Géographie des achats de grains

Les pénuries de blé qui frappaient Genève avaient des causes diverses, tantôt naturelles, tantôt artificielles: accaparements, «défenses des graines» imposées par le duc de Savoie ou même par le roi de France ou les Seigneurs de Berne. Les comptes que nous utilisons correspondent précisément à des périodes de mauvaises récoltes ou de mesures prises par le duc de Savoie pour empêcher les Genevois de s'approvisionner dans les régions avoisinantes ou même de «transmarcher» les grains d'origine plus lointaine. Ils montrent qu'en de telles circonstances, on cherchait d'abord à épuiser les possibilités les plus proches, mais qu'on pouvait être acculé à envoyer des émissaires sonder des marchés très éloignés. Ainsi, on sait que le pays de Gex, le Faucigny, le Chablais et le pays de Vaud étaient des lieux dont ceux de Genève tiraient traditionnellement leurs céréales³³. Lorsque cette zone ne pouvait remplir son office, on étendait les recherches à la Bresse, au Bugey, au Lyonnais, à la Bourgogne, à la Franche-Comté; puis à l'Evêché et à la ville de Bâle, à l'Alsace et aux Etats du Sud de l'Allemagne, la Souabe, le Wurtemberg et le Palatinat. Les ports italiens et celui de Marseille, enfin, pouvaient également être sollicités³⁴. Pour certaines de ces transactions lointaines, aucun compte ne subsiste. Un bref tableau des localités dans lesquelles des achats furent effectués par nos marchands montre, en revanche, combien les conditions, et par conséquent les coûts de transport, pouvaient différer d'une année à l'autre (tableau 2).

Ces listes de noms ne sont certes pas exhaustives pour chaque période considérée; mais elles donnent une idée de la diversité des sources d'appro-

33 A ce sujet, BERGIER, «Commerce et politique du blé à Genève aux XVe et XVIe siècles», in *R. S. H.*, 14 (1964), pp. 521-550; PIUZ, *op. cit.*, pp. 34-62 et «Climat, récoltes et vie des hommes à Genève, XVIe-XVIIIe siècles», in *Annales E.S.C.*, 29 (1974), pp. 599-618, avec son utile chronique des disettes et mauvaises récoltes. Au chapitre des achats de grains en pays lointains, on lira avec profit l'excellente étude que M.-L. PELUS consacre aux achats faits à Dantzig par les Amiénois: «Marchands et échevins d'Amiens dans la seconde moitié du XVIe siècle: crise de subsistances, commerce et profits en 1586-1587», in *Revue du Nord*, 64 (1982), pp. 51-71.

34 PIUZ, *Affaires...*, p. 44.

Tableau 2. Lieux d'approvisionnement apparaissant dans les comptes^a

No	Années	Noms des localités
1	1565–1566 ^b	Strasbourg, (Bâle), (Cornol).
2	1567 ^c	Bièvre, Porrentruy, Mulhouse, (Yverdon).
3	1568 ^d	Mulhouse, (Bourgogne), (Yverdon).
4	1572–1573 ^e	Porrentruy, Alle, Delle, Réchésy, Florimont, Courcelles, Cornol, Biel près Bâle, Bournois (Doubs).
5	1573–1574 ^e	Morges, Estavayer, Payerne, Moudon et villages environnants: Molondin, Oulens, Neuchâtel, Auvernier, Valangin, le Val de Ruz, St-Imier, Cortébert, Corgémont, Sombeval, Sonceboz, Tavannes, Reconvillier, Bévilard, Tramelan, Bassecourt, Delémont, Saignelégier, le Noirmont, Les Breuleux, Blamont (près Montbéliard), Granvillars, Trévilliers (Bourgogne), Porrentruy, Cornol, (Thonon), (Morbier).
6	1582 ^f	Achat de riz de Milan à Bâle.
7	1582 ^f	Montbéliard, Blamont, Cornol, Porrentruy, Delémont, Bièvre.
8	1585–1586 ^g	Porrentruy, Val de Tavannes.
9	1585–1586 ^g	Montbéliard, Courtelary, Bâle, Bièvre.
10	1585–1586 ^g	Pays de Vaud, Morges, Orbe, Romainmôtier, Rances, Cottens.
11	1586–1587 ^h	Strasbourg et environs, Saverne, Eckendorf, Erstein, Colmar et environs, Blotzheim, Worms, (Heidelberg). Achat de millet à Bâle.
12	1614 ⁱ	Montbéliard, Matthey, Porrentruy, (Bourgogne), (Bresse), (Franche-Comté: Thoirote, Arinthod, Les Rousses, St-Amour, St-Julien, Treffort, Nozeroy).

^a Entre parenthèses, lieux signalés par d'autre documents (R.C.).

^b AEG, Finances, K 1/202v°, 203v° et 208v°; R.C. 60 et 61, *passim*.

^c AEG, Finances, K 1/213v°; R.C. 62, *passim*.

^d AEG, Finances, K 1/220; R.C. 63, *passim*.

^e AEG, Subsistances, Blé F 1; R.C. 67, 68 et 69, *passim*. Ce document contient aussi quelques comptes d'achat d'avoine que nous utiliserons (4bis, 4ter, 4 quarter).

^f AEG, Subsistances, Blé G 1 et Finances, P 16; Finances, BB bis 2 et Finances, P 17.

^g AEG, Subsistances, Blé F 2; R.C. 82, *passim*.

^h AEG, Subsistances, Blé F 3 et Blé F 4; R.C. 82, *passim*.

ⁱ AEG, Finances, A 3/387; R.C. 112, *passim*.

visionnement auxquelles Genève avait recours en cas de nécessité. La correspondance des agents de la Seigneurie montre d'ailleurs bien que, d'étape en étape, il leur arrive d'essuyer des refus à leurs demandes. En 1586, le Pays de Vaud connaissant une disette comparable à celle de Genève, le Conseil de Berne défend aux Genevois de faire leurs achats dans la campagne vaudoise, restreignant son autorisation à des quantités limitées à prendre sur les marchés publics³⁵. La même année, Arnaud Dupuys le Jeune échoue à Heidelberg, où il n'obtient aucun blé, vu les difficultés dans les-

35 AEG, P.H. 2103, Lettre du 13. 8. 1586.

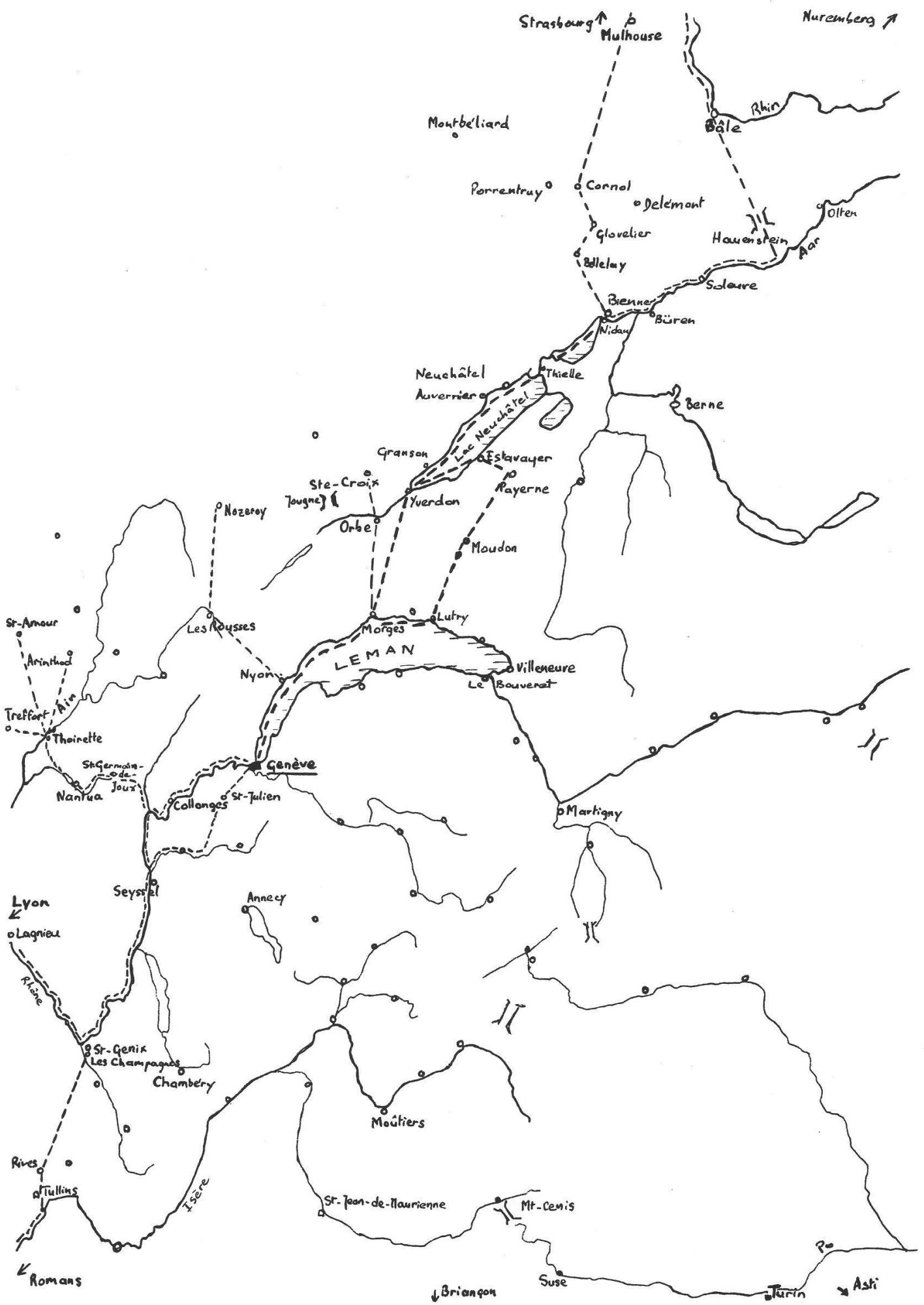


Fig. 1. Routes des grains et du sel. Etapes d'après les contrats de notaires

quelles se trouvent ces régions d'Allemagne³⁶. Quelques mois plus tard, les Seigneurs de Strasbourg demandent qu'on «avertisse tous les marchands de Genève qui voudraient acheter du blé en ces quartiers de s'en vouloir départir, afin d'éviter les murmures du peuple»³⁷. Les marchands mandatés par le gouvernement se heurtent aussi à la concurrence des grainetiers de toutes origines, qui tendent à faire monter les prix du marché. Une quinzaine d'années plus tôt, d'autant qu'il était notoire «que le pays de Lorraine et de Bourgogne avaient entièrement failli de blé et de vin», MM. de Berne avaient dû se montrer encore plus restrictifs à l'égard des ventes en Pays de Vaud, n'accordant que quelques traites à Payerne, Morges, Moudon, etc.³⁸

Les marchands n'étaient pas au bout de leurs peines lorsqu'ils étaient parvenus à amasser certaines quantités de grains; sur le chemin du retour, il leur arrive d'éveiller l'envie des gens moins favorisés qui regardent passer leur convoi. Ainsi, en 1573, Nicolas Le Fert est obligé de vendre quelques chars de blé à Bienne «pour la nécessité de la ville», puis obtient à grande-peine son passage à Yverdon, où le péager tente de retenir son chargement³⁹ (fig. 1).

2. Structure des coûts de transport

Les coûts de transport peuvent être divisés en plusieurs postes, dont le poids respectif est variable et difficile à calculer, mais qui se retrouvent dans la plupart des comptes.

A. La commission ou le profit du marchand

Diverses sont les conditions dans lesquelles les marchands s'engagent à fournir à la cité, à plus ou moins brève échéance, une quantité déterminée ou non de céréales. L'affaire peut être conclue sur offre du marchand, qui connaît les disponibilités d'un marché étranger et est à même de calculer un prix de revient auquel il se tiendra⁴⁰. Mais bien souvent aussi, le Conseil fait lui-même appel aux détenteurs de capitaux et habitués du grand commerce international, afin qu'ils s'efforcent d'approvisionner ou de réapprovisionner le marché local, à un prix fixé d'avance⁴¹. L'exhortation n'est pas tou-

36 AEG, P.H. 2105, Lettre du 23. 5. 1586.

37 AEG, P.H. 2105, Lettre du 17. 11. 1586.

38 AEG, R.C. 68/202v°, 209v°, 215v° (16. 10., 23. 10. et 5. 11. 1573).

39 AEG, R.C. 68/117v°, (3. 5. 1573).

40 Un exemple entre mille, R.C. 105/161 (19. 10. 1608): 3 marchands offrent mille coupes de froment (dont ils montrent un échantillon) au prix de 18 florins la coupe.

41 Au fur et à mesure que les besoins se font plus pressants, ce prix s'élève; dans les cas les plus graves, on renonce à imposer une limite et on s'en remet aux marchands.

jours reçue avec bonne grâce; s'il est clair que devant l'urgence de certaines situations (prix élevés, manque de blé sur le marché), la plupart de ceux auxquels on confie ces missions font preuve d'un dévouement total tout au long de voyages très pénibles⁴², la perspective d'en retirer un bon profit reste primordiale aux yeux de certains autres. Les risques (mauvaise qualité ou dégradation des grains en cours de route, pertes par vols ou intempéries) sont grands. Robert Chapponet n'affirme-t-il pas être prêt à faire venir une bonne quantité de froment, en 1608, «pourvu qu'il soit assuré de n'y perdre, mais tirer autant de profit que de ses draps»?⁴³.

A vrai dire, entre le moment où les engagements sont pris et celui où le blé arrive au marché, les variations de prix peuvent être telles qu'il est malaisé, et pour le gouvernement et pour le marchand, de prévoir quelle sera la marge de bénéfice. C'est ce qui explique peut-être qu'en cette matière on procède surtout par tâtonnements et par marchandages. Dans les comptes que nous possédons, plusieurs modes de rémunération du marchand se présentent. En 1565, un marchand propose de retenir pour lui le tiers du profit qui se fera lors de la vente des grains⁴⁴. L'année suivante, les marchands, consultés, pensent que si on leur attribuait 5% du prix du blé, on en trouverait qui acceptent d'en faire venir. On s'accordera finalement à 4%, tous frais payés par la Seigneurie, sauf les louages des chevaux⁴⁵. A d'autres occasions, la commission est calculée en fonction de la quantité de blé rapportée, indépendamment de sa valeur: en 1572, le contrat se fait à 1 teston (15 sols de Savoie) par coupe de blé⁴⁶. Ou à 1 florin la coupe (12 sols), cette somme étant réduite de moitié pour les grains achetés en deçà de Morges⁴⁷.

D'une manière générale, il est impossible de connaître précisément le profit du marchand. Soit parce qu'il est rarement comptabilisé en tant que tel, soit parce qu'on ignore la répartition exacte des dépenses entre la Seigneurie et le marchand. Dans certains cas, celui-ci assume en effet quelques frais: tonneaux, sacs, dépens de bouche pour lui et ses serviteurs⁴⁸, mais ailleurs, il facture ses journées consacrées à sa mission en plus de la commission prévue⁴⁹. Lors des redditions de comptes, des différences dans la manière de facturer ses services peuvent d'ailleurs devenir apparentes: en 1566, la Chambre des Comptes apprécie que Nicolas Le Fert le Jeune ait

42 En 1566, Nicolas Le Fert arrive «tout malade» à Strasbourg et ne peut donc rien faire, AEG, P.H. 1807, Lettre du 3. 11. 1566.

43 AEG, R.C. 105/159 (17. 10. 1608).

44 AEG, R.C. 60/82, (31. 7. 1565).

45 AEG, R.C. 61/64 et 61/70 (16. 7. et 26. 7. 1566).

46 A Genève la coupe de blé vaut environ 79 litres. R.C. 67/148v° (15. 9. 1572) et Subsistances, Blé F 1, compte de 1572-1573; R.C. 68/185 (21. 9. 1573).

47 AEG, R.C. 68/192 et 68/211 (1. 10. 1573; 26. 10. 1573).

48 AEG, Subsistances, Blé F 1 (1572-1573).

49 AEG, Finances K 1/203v°, 220v° (1568).

réussi à fournir du blé plus beau et meilleur marché que celui qu'Ami Varro, qui n'est pas marchand, a acheté en Alsace⁵⁰.

Ajoutons, sans entrer dans trop de détails, qu'au moment où l'affaire est conclue, le Conseil fait en général verser au marchand une avance sur ses dépenses. Il s'agit là de capitaux considérables qu'il a souvent de la peine à réunir. Le reste est envoyé dans les divers lieux où le marchand opère ses achats par d'autres personnes mandatées par le Conseil, parfois sous forme de lettres de change. On notera le rôle important que jouent les relations financières et commerciales qu'entretient Genève avec des villes comme Lyon, Bâle, Schaffhouse, Strasbourg, Mulhouse et Francfort, au moment où doivent circuler ces fonds⁵¹; et quand le marchand, à court d'argent, doit en emprunter pour poursuivre sa mission.

Retenons pour notre sujet que, dans de nombreux cas, le profit ou la commission du marchand pour une opération précise ne figurent pas dans les comptes. Cela nous obligera à en tenir compte lorsque nous voudrons comparer les divers coûts de transport.

B. Les frais divers

Réduits à très peu de choses dans certains comptes ces frais occupent une large place dans d'autres, représentant une part d'autant plus grande des coûts que les transactions s'opèrent en pays lointains ou dans des circonstances difficiles. Nous distinguerons les dépenses concernant plus directement le marchand, puis celles qui sont entraînées par l'achat et le transport des marchandises.

a) *Frais de déplacement du marchand.* Le marchand facture fréquemment les voyages qu'il a faits pour aller à la recherche de grains. Quand la traite s'étale sur plusieurs mois, il lui arrive même de rentrer à Genève entre-temps pour demander leur avis aux autorités ou pour recevoir des capitaux supplémentaires. Il est généralement accompagné d'un ou de plusieurs serviteurs et utilise des messagers pour correspondre avec la Seigneurie. Ses déplacements occasionnent des frais de louages ou d'achats de chevaux, qu'il faudra nourrir et ferrer et dont il fait réparer la selle, les harnais ou le mors! Mais il peut aussi choisir de voyager par poste, dans quel cas il n'oublie pas de facturer le «vin du postillon». Durant toute la durée de son périple, lui et ses serviteurs doivent non seulement se loger et se nourrir

50 AEG, R.C. 61/75v° (12. 8. 1566). Le compte d'Ami Varro fait apparaître des dépenses inhabituelles et difficilement justifiables comme l'achat de 3 chevaux dont un seul est revendu au bénéfice de la Seigneurie, ou la perte de 53 écus d'or en chemin: AEG, Finances, K 1/202v°.

51 Voir à ce sujet, M. KÖRNER, *Solidarités financières suisses au seizième siècle*, Lausanne, 1980, *passim*.

dans des auberges, mais aussi recourir aux services des blanchisseuses et du barbier. Répétons que toutes ou partie de ces dépenses personnelles peuvent être à sa charge ou se trouver englobées dans les «journées» qu'il compte pour lui et ses serviteurs⁵².

Dans les années particulièrement difficiles, il doit se munir de *lettres de faveur* – qu'il doit solliciter et faire faire – et transporte avec lui des présents destinés à rendre ses tractations aussi favorables que possible. Ainsi, en 1573–1574 et en 1585–1586, l'évêque de Porrentruy se voit comblé de raisins, de figues, d'amandes, de grenades, de pommes et d'oranges, ainsi que d'huile d'olive, d'olives d'Espagne, de câpres, sans parler de divers objets plus durables, tels que des «couvertes Cathelogne» et des chausses. Pour les achats d'Allemagne et de Strasbourg, on emporta en 1586–1587 des gobelets d'argent, des châtaignes, des oranges et des chapons⁵³.

b) Frais entraînés par le transport des grains. Les grains (froment, seigle, avoine, pois, fèves, riz) étaient transportés dans des sacs ou dans des tonneaux. Les frais d'ensachage, parfois compris dans le prix d'achat du blé, ne peuvent pas toujours être évalués. Pour la façon du sac, il faut tenir compte de l'achat de tissu grossier blanc («treillis» ou «trige»), de fil épais («fil de Polomar») et de la main-d'œuvre. Mais on voit aussi des sacs vides être transportés jusqu'au lieu où les grains sont emballés. Les tonneaux occasionnent des dépenses plus considérables; ils sont achetés à des tonneliers de la place, ou y sont acheminés vides. Leur prix varie en fonction de la qualité de leur bois et de leur contenance. Périodiquement il faudra les défoncer pour en vérifier le contenu, les «raccoustrer» ou les «relier». Leur emploi s'accompagne encore d'achats de clous par milliers, de «noir pour marquer les tonneaux», de cercles et de frais de «gravure des armoiries de Genève». Leur prix et leur poids pèsent lourd dans les frais de transport des grains; mais l'état dans lequel ils arrivent à destination est parfois assez bon pour permettre leur revente à un bon prix⁵⁴.

A cela on peut encore ajouter les frais de location de granges ou de maisons pour entreposer les grains lors des étapes successives, ainsi que les salaires des hommes engagés pour les garder durant la nuit. Mesurer, porter, charger et décharger les sacs ou les tonneaux sur des charrets ou sur des bateaux, payer «le vin» aux charretiers, aux bateliers, aux porteurs, aux mesureurs et aux filles d'auberges: toutes ces menues dépenses finissent par représenter des sommes non négligeables au bout du voyage. Gardons-nous d'oublier, au chapitre de ces frais divers, ceux qu'il faut imputer aux transferts de fonds, aux intérêts d'emprunts, à l'argent égaré ou volé sur les

52 Par exemple, pour Ami Varro, le logement et la nourriture n'apparaissent pas, mais il facture 3 fl. 6 s./jour pour lui et 3 fl./jour pour son serviteur.

53 AEG, Subsistances, Blé F 1 et F 2.

54 Les tonneaux acheté par Ami Varro en 1566 sont revendus quelques mois plus tard par les receveurs des grains, AEG, Finances, K 1/208v°.

grands chemins et aux pertes subies par les marchands sur le change des monnaies.

C. Péages, leydes, entrées et sorties des villes

Ces divers droits de passage ou de «hallage» ne représentent qu'une part minime du prix de revient des grains. Mais leur répétition d'étape en étape contribue tout de même à augmenter le coût de certains transports. A titre d'exemple, on observe que pour les blés de Worms et d'Alsace, ils représentent, jusqu'à Bâle, déjà une douzaine d'écus d'or. Il s'agit principalement de l'Ungelt et du péage de l'Evêque de Strasbourg (Zollkeller), de ceux de Saverne, de Niderne, Soultz, Sélestat (plus entrée et sortie), Erstein, Ottmarsheim, et pour les blés allemands, de l'entrée et sortie de Strasbourg, et des péages de Mannheim, Germersheim, Seltzheim et Lichtenau. Plus loin, on se heurtait à ceux de Soleure, de Büren, de Bièvre, au «Gleidt» de Nidau, à celui du Pont de Thielle, de Neuchâtel, d'Auvernier, de Grandson, d'Yverdon (halles et péage) et de Morges (halles et sortie). D'autres fois, venant de Strasbourg, on passait par ceux de Kogenheim, Sélestat, Hillhaeusern, Mulhouse, Glovelier, Porrentruy, Bièvre, etc. Il n'est pas du tout certain que tous les péages soient mentionnés dans les comptes; ils peuvent être acquittés avec plusieurs mois de retard et globalement, pour toutes les traites de la Seigneurie d'une année. Celle-ci obtient d'ailleurs parfois des exemptions ou des réductions de certains de ces droits, notamment à Büren et à Nidau. La part qu'ils représentent des frais de transports et du prix de revient ne peut, par conséquent, qu'être très variable. Ce qui nous incite à ne considérer les chiffres que nous avons pu calculer que comme des ordres de grandeur (tableau 3).

D. La «voiture» des grains

Au poste des «voitures», l'auteur du compte indique le coût des trajets successifs empruntés par son convoi. Dans le meilleur des cas, nous connaissons aussi le nombre de sacs (ou de voitures) transportés et leur prix unitaire pour chaque étape. La relative homogénéité de ces prix peut faire penser que les contrats conclus avec les transporteurs obéissaient à certains tarifs.

Un mot d'abord sur ces «voituriers». S'il est évident que les bateliers du Rhin, de l'Aar, du lac de Neuchâtel et du Léman ne pouvaient être que des «professionnels», il est intéressant de noter les nombreuses allusions à des paysans qu'on peut glaner au fil des documents. Les différentes étapes leur étaient donc confiées, directement ou par l'entremise d'intermédiaires locaux, quand ils étaient disponibles. Ami Varro s'inquiète, en effet, en janvier 1566 de ne pas avoir de nouvelles des marchands genevois chargés

Tableau 3. Part des frais et du prix de revient due aux péages

Années	Convoi ^a	transport %	prix de revient %
1572-1573	Blé du Jura (4)	4,77	1,97
1573-1574	Blé de Moudon et Payerne (5)	4,03	0,42
	Blé de Porrentruy (8)	7,04	1,74
1586	Blé de Courtelary et Bienne (9)	10,33	1,07
1574	Avoine de Valangin (4bis)	3,12	0,93
1574	Avoine de Corgémont et Auvernier (4ter)	7,65	1,93
1574	Avoine de Blamont et Montbéliard (4quater)	5,59	2,43

^a Entre parenthèses, le numéro du compte, cf. tableau 2.

du transport des grains qu'il vient d'acheter, de Colmar⁵⁵ à Genève. Il avertit le Conseil que, passé l'hiver, ils n'auront pas d'autant bonne «commodité de voiture», vu que les paysans auront plus à faire qu'à présent⁵⁶. Activité d'appoint donc et saisonnière des paysans, comme le remarque F. Braudel⁵⁷, qui ajoute qu'à l'instar de tout travail d'appoint, celui-ci est payé au-dessous de son vrai prix de revient. Ce qui expliquerait certaines différences de prix comme celles de l'étape Porrentruy-Glovelier qui, à quelques jours de distance, coûte tantôt 1,75, tantôt 3 livres bâloises par char (de 8 sacs); les transports assurés par des voituriers de métier devaient être plus chers que ceux des paysans.

Cela pose aussi la question du moment le plus favorable pour aller s'approvisionner en grains. Le même Varro n'écrit-il pas, après ses tentatives infructueuses à Bâle et à Cornol, qu'il faut espérer qu'après la Saint-Martin, les gentilshommes auront recouvré leurs «censes» et en auront ainsi à vendre⁵⁸. Il y aurait donc un moment optimal, au point de vue des coûts, situé entre la Saint-Martin et les premiers grands gels qui, nous le verrons, causent passablement de tracas aux transporteurs (tableau 4 et fig. 2).

Ce tableau parle de lui-même. Quelques remarques tout de même:

1. On notera le poids énorme des dépenses de voiture occasionnées par la traversée du Jura en direction de Bienne. Partout elles représentent 60% ou

55 Sa correspondance et les R.C. ne font état que de *Colombier*. Je remercie ici le prof. J.-P. Kintz, de Strasbourg, de m'avoir aidée à déterminer qu'il s'agissait de la forme ancienne de Colmar.

56 AEG, P.H. 1807, Lettre du 6. 1. 1566.

57 BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, t. 1, pp. 308-309. Cette activité d'appoint des paysans dans les régions des cols alpins est aussi longuement traitée dans l'article de P. CARONI, «Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete», in *R. S. H.*, 29 (1979), pp. 84-100.

58 AEG, P.H. 1805, Lettre du 22. 10. 1565.

Mulhouse



Fig. 2. Lieux d'achat de grains d'après les comptes de 1572-1574, 1582, 1585-1586 et 1614 (Evêché de Bâle et Franche-Comté), d'après les tableaux 2 et 4.

Tableau 4. Quelques exemples de coûts de «voiture» des grains⁵⁹

1. 1573–1574: Blé acheté à Payerne et Moudon (Compte no 5)

Payerne-Moudon	6,67 s./sac ^a	35,73%
Moudon-Lutry	8,00 s./sac ^a	42,85%
Lutry-Genève (bateau)	4,00 s./sac ^a	21,42%
Total	18,67 s./sac ^a	100,00%
Payerne-Estavayer	4,00 s./sac	19,05%
Estavayer-Yverdon (bateau)	2,00 s./sac	9,52%
Yverdon-Morges	12,00 s./sac	57,14%
Morges-Genève (barque)	3,00 s./sac	14,29%
Total	21,00 s./sac	100,00%

2. 1582 et 1585–1586: Blé amené de Porrentruy à Genève (Comptes no 7 et 8)^b

Trajet	1582		1585–1586	
	s./sac	%	s./sac	%
Porrentruy-Glovelier	7,70	22,03	11,56	25,02
Glovelier-Bellelay	5,35	15,30	7,80	16,88
Bellelay-Bienne	7,91	22,63	9,18	19,86
Bienne-Nidau	–	–	0,67	1,45
Nidau-Yverton (bateau)	–	–	3,00	6,49
Bienne-Yverdon (bateau)	3,00	8,58	–	–
Yverdon-Morges	9,00	25,74	12,00	25,97
Morges-Genève (bateau)	2,00	5,72	2,00	4,33
Total	34,96	100,00	46,21	100,00

3. 1574: Avoine amené de Montbéliard à Genève (compte no 4bis)

Trajet	s./sac	%
Montbéliard-Cornol	11,28	27,72
Cornol-Glovelier	6,77	16,63
Glovelier-Bellelay	4,06	9,98
Bellelay-Bienne	5,69	13,98
Bienne-Nidau	0,40	0,98
Nidau-Yverdon (bateau)	2,00	4,91
Yverdon-Morges	8,50	20,89
Morges-Genève (bateau)	2,00	4,91
Total	40,70	100,00

4. 1572–1573: Blé amené de l'Evêché de Bâle et de la Franche-Comté (compte no 4)

Bournois-Glovelier	12,73 fl./char ^c	19,10 s./sac
Alle-Glovelier	4,06 (4,74) fl./char	6,09 (7,11) s./sac
Cornol-Glovelier	3,39 (4,06) fl./char	5,09 (6,09) s./sac
Courcelles et Florimont-Glovelier	7,49 fl./char	11,24 s./sac

59 Ces coûts ne comprennent donc pas les autres frais divers ou péages dont nous avons déjà parlé, ni les dépenses occasionnées par des accidents ou les intempéries (déblayage de la neige, recherche d'un couvert), classés parmi les frais divers.

Tableau 4 (suite)

Réchésy-Glovelier	7,49 fl./char	11,24 s./sac
Delle-Glovelier	7,13 fl./char	10,70 s./sac
Delle-Cornol	6,14 fl./char	9,21 s./sac
Porrentruy-Glovelier	4,74 (8,13) fl./char	7,11 (12,20) s./sac
Porrentruy-Bienne	13,54 fl./char	20,31 s./sac
Glovelier-Bellelay	3,07 fl./char ^d	4,61 s./sac
Bellelay-Bienne	4,53 fl./char ^d	6,80 s./sac
Bienne-Yverdon (bateau)	1,50 fl./char	
Yverdon-Morges	6,00 fl./char	
Morges-Genève (bateau)	1,33 fl./char	

^a Les prix sont donnés en sols de Savoie (monnaie de Genève) par sac, dont le poids n'est probablement pas toujours le même. Dans le cas de l'avoine il contient un peu plus de 2 coupes (mesure d'avoine).

^b Dans tous ces comptes, les prix exprimés en livres bâloises ou en écus «pistolets» ou d'or au soleil ont été transformés en monnaie genevoise d'après les indications fournies par les comptes mêmes.

^c Dans ce compte le prix est indiqué par *char*. Jusqu'à Bienne les chars contenaient en général 8 sacs de blé (mais 12 sacs d'avoine). A partir de là, le nombre des sacs n'est pas indiqué. Il varie de 6 à 7 sacs entre Yverdon et Morges.

^d Il s'agit d'une moyenne pondérée.

plus du parcours total pour une distance beaucoup plus courte que celle qui sépare Bienne de Genève.

2. Dans tous les comptes, l'économie réalisée par l'utilisation de la voie lacustre ressort clairement. A tel point que le tronçon Yverdon-Morges pèse extrêmement lourd par rapport aux étapes Bienne-Yverdon et Morges-Genève.

3. Le compte du blé acheté à Payerne et Moudon en 1573 permet de comparer les prix de deux itinéraires possibles. Il montre bien que celui qui emprunte le Léman sur une plus grande distance est moins onéreux. Nos données ne sont cependant pas assez complètes en ce qui concerne les droits de péage, de hallage et de sortie, pour nous permettre de déterminer si vraiment il était, tous frais additionnés, plus avantageux que l'autre.

4. Du point de vue conjoncturel, on perçoit une nette augmentation des prix entre 1582 et 1585-1586: le prix total du trajet Porrentruy-Genève passe de 34,96 à 46,21 s./sac (soit de 0,45 à 0,59 écus d'or). On voit donc qu'aux blés chers des périodes de disette généralisée comme les années 1585-1587, correspondent des transports particulièrement coûteux.

E. Remarques sur quelques facteurs aggravants des coûts de transport de grains

Revenant brièvement aux frais divers, j'aimerais souligner combien certains incidents imprévisibles grèvent parfois lourdement la facture des transports de grains. En 1572–1573, on est obligé de déblayer la neige sur la route entre Glovelier et Bellelay et de décharger les bateaux à Morges pour protéger les grains contre la tempête⁶⁰. En 1586–1587, le froment, mal entreposé à Soleure, est exposé au gel, puis son acheminement retardé par les glaces de l'Aar. Quelques mois plus tard, ce sont au contraire de «grandes eaux» qui l'arrêteront au même endroit⁶¹. Emprunter les fleuves et les lacs comportait donc des risques non négligeables; si les naufrages dus à des tempêtes sont relativement rares⁶², les retards dus au vent, à la pluie et à la neige le sont beaucoup moins. On est aussi frappé par le nombre des sacs de grains (ailleurs même des piques^{62bis}) qui se perdent au cours des voyages. L'ensemble de ces incidents contribue à la fois à augmenter directement le prix des grains rendus à Genève: diminution de la quantité amenée, immobilisation plus longue des capitaux, accroissement des charges dues aux transporteurs, et à réduire les chances de la Seigneurie de rentrer dans ses frais. Les retards⁶³ accumulés en cours de route provoquent en effet parfois la détérioration des grains, donc une baisse de leur qualité. En outre, au moment de leur arrivée à bon port, les conditions du marché peuvent avoir tellement changé que le «receveur des graines» devra les vendre au-dessous du prix escompté.

Pour cette raison, nous n'utiliserons ici que le terme de prix de revient et non celui de prix de vente. Il correspond à la somme des dépenses entraînées par l'achat et le transport des grains, données que nous pouvons connaître par les comptes. Le prix de vente est plus difficile à connaître car le rôle du marchand prend fin lorsque le blé est rendu dans les greniers. La différence entre le second et le premier, profit ou perte, appartient à la Seigneurie, sauf dans quelques cas précis (tableau 5).

F. Coûts de transport et prix de revient dans le cas des grains

L'exemple de l'avoine montre clairement que pour des denrées de volume à peu près égal, le coût des transports paraît d'autant plus élevé que leur prix est plus bas. Pour le trajet Montbéliard-Genève, les frais repré-

60 AEG, Subsistances, Blé F 1.

61 AEG, Subsistances, Blé F 3; P.H. 2105, Lettres du 5. et du 11. 12. 1586.

62 On signale en 1587 le naufrage d'un bateau sur le lac de Neuchâtel, AEG, R.C. 82/62v° et Subsistances, Blé F 3, p. 46.

62bis Voir le compte de 1621, AEG, Finances, A 4/53–57, avec la mention de la perte de 9 piques entre Bâle et Genève.

63 En 1591, on signale que du blé d'Allemagne est immobilisé depuis 6 mois à Yverdon et menace de se gâter, AEG, R.C. 86/80v°, (21. 4. 1591).

Tableau 5. Les frais de transport comparés aux prix d'achat et de revient des grains

Années	Compte ^a	Trajet	Profit ^b	Achat	Transport	Total	% achat	% total
<i>Blé (froment et seigle)</i>								
1586	(10)	Morges-Genève	(+)	4.263 fl.	195 fl.	4.458 fl.	4,57	4,37
1615	(-) ^c	Thoirette-Genève	(-)	4.800 L.t.	265 L.t.	5.065 L.t.	5,52	5,23
1573-1574	(5)	Payerne-Genève	(-)	6.274 fl.	735 fl.	7.009 fl.	11,72	10,49
1573-1574	(5)	Payerne-Genève	(+) ^d	6.274 fl.	1.610 fl.	7.884 fl.	25,66	20,42
1586	(9)	Bièvre-Genève	(-)	6.628 fl.	764 fl.	7.392 fl.	11,53	10,34
1585	(8)	Porrentruy-Genève	(-)	9.537 fl.	3.126 fl.	12.663 fl.	32,78	24,69
1572-1573	(4)	Divers ^e -Genève	(+)	15.083 fl.	6.219 fl.	21.302 fl.	41,23	29,19
1614	(12)	Montbéliard-Genève ^f	(+)	7.982 fl.	4.324 fl.	12.306 fl.	54,17	35,14
1565-1566	(1)	Strasbourg-Genève ^g	(?)	1.748 écus	1.661 écus	3.409 écus	95,02	48,72
<i>Avoine</i>								
1574	(4 ⁴)	Moudon-Genève	(-)	379 fl.	73 fl.	452 fl.	19,26	16,15
1574	(4 ³)	Bièvre	(-)	581 fl.	196 fl.	777 fl.	33,73	25,23
1574	(4 ³)	Auvernier-Genève	(-)	200 fl. ^h	86 fl. ^h	286 fl.	43,00	30,07
1574	(4 ²)	Blamont	(-)	738 fl. ⁱ	566 fl.	1.304 fl.	76,69	43,40
<i>Riz</i>								
1582	(6)	Bâle-Genève	(?)	19.930 fl.	8.396 fl.	28.326 fl.	42,13	29,64

^a Cf. Tableau 2. Les chiffres donnés ici ne concernent que la partie du compte qui a pu être utilisée pour cette estimation globale. Chiffres arrondis à l'unité.

^b Il s'agit du profit ou de la commission du marchand. (+) = compris dans les frais; (--) = non compris; (?) = difficile à déterminer.

^c Achat en Franche-Comté, trajet par Nantua. Estimation générale du marchand, R.C. 114/43v° (1615).

^d Avec une commission de 15 s./coupe.

^e Cf. tableau 4, Jura et Franche-Comté.

^f Dès Cormol, le transport est confié à prix fait à un marchand de Genève, à 7,5 fl. le sac.

^g Par Cornol et Glovelier.

^h Avoine achetée moins chère que la précédente; port plus élevé d'Yverdon à Morges (9 au lieu de 8 s.), ce qui explique le poids plus lourd des transports dans le prix de revient.

ⁱ Il apparaît dans le compte que cette avoine a été vendue à perte. AEG, Subsistances, Blé F 1.

tent 35,14% (y compris la commission du marchand) du prix de revient du blé, alors qu'ils constituent plus de 43% de celui de l'avoine (sans commission). Il ne m'a pas été possible de comparer entre eux les coûts de certains itinéraires à longue distance. Nous ne possédons en effet aucun compte utilisable pour le trajet Strasbourg-Genève par Bâle et Soleure. L'ensemble des observations que j'ai faites plus haut prouve cependant que la route Strasbourg-Mulhouse-Cornol-Glovelier-Bellelay-Bienne est plus onéreuse que celle qui passe par Bâle puis Soleure. En 1565-1566, aucune explication n'est donnée par Nicolas et Florent Le Fert pour justifier le choix de ce trajet. Il est possible que leur intention ait été de procéder à d'autres achats de grains dans la région jurassienne en vue de compléter leur chargement.

On voit donc qu'à cause de leur volume et de leur poids, même des produits aussi chers que le blé et le riz subissent une augmentation de prix importante quand ils doivent être transportés sur de longues distances. Et cela d'autant plus qu'en raison de la complexité des transactions décrites par les comptes, on ne peut considérer les chiffres que nous présentons que comme des minima.

III. Quelques autres ordres de grandeur

1. Les transports de sel de Peccais

Le trafic du sel de Peccais, produit dans le Sud de la France et vendu en Valais ou dans les Cantons Suisses, est bien connu grâce aux travaux d'Alain Dubois. Mon intention était de tirer de documents possédés par les Archives d'Etat de Genève quelques éléments complémentaires touchant à cette traite et aux conditions dans lesquelles elle se déroulait. La complexité et le caractère lacunaire des comptes que j'ai pu lire m'incitent à penser que seules de longues recherches permettront de connaître avec précision les coûts de transports de quantités déterminées de sel. Faute de temps, je me bornerai à présenter ici les conclusions d'A. Dubois sur la formation du prix de vente des sels du Valais en y ajoutant au passage les informations que les comptes des Genevois François Vilain, Nicolas Le Fert et des divers facteurs qu'ils employaient aux différentes étapes (Valence, Romans, Seyssel) apportent⁶⁴.

Avec le sel de Peccais, nous abordons le transport à longue distance d'une matière très pondéreuse. Alors que les contrats notariés indiquent des durées de parcours de 12 à 15 jours pour le trajet Marseille-Genève, on

64 DUBOIS, *op. cit.*, pp. 624-640, 700-708 et Annexes I A et I B. AEG, Jur. Civ., Bm 44 (1570-1596), Comptes des sels du Valais.

compte environ 2 mois de Peccais à Valence et 4 mois de Peccais au Valais⁶⁵. Les ruptures de charge étaient nombreuses et le temps perdu aux différentes étapes où se payaient impôts et péages, et où les mesureurs mettaient le sel en sacs (le sel leur est confié à Valence, à Saint-Genix d'Aoste et à Seyssel) devait être considérable. La remontée du Rhône sur de gros bateaux très chargés était lente; certaines indications des comptes confirmant qu'elle s'effectuait à l'aide de bêtes de trait le long du Rhône mais que, sur l'Isère, ce sont des hommes qu'on paie pour haler les barques.

Entre 1574 et 1576, années d'intenses conflits religieux dans cette région de la France, on observe que les convois empruntent deux itinéraires différents pour remonter la vallée du Rhône au-delà de Valence. Le premier poursuit la voie fluviale par Lyon et Lagnieu jusqu'à Saint-Genix d'Aoste (Saint-Genix-sur-Guiers). Plus long, il ne semble être choisi que lorsque la vallée de l'Isère est fermée ou rendue peu sûre par des bandes de rebelles. En règle générale, on lui préfère l'itinéraire Valence–Romans–Tullins–Rives–Les Champagnes–Saint-Genix, même s'il entraîne de nombreuses ruptures de charge et l'utilisation de bêtes de somme, plus chères que les bateaux, de Tullins à Saint-Genix. Une étude plus poussée des comptes devrait permettre de comparer les coûts respectifs de ces deux parcours.

Les frais divers occasionnés par cette traite sont semblables à ceux que j'ai décrits pour les grains. Ajoutons-leur quelques procès. Les pertes dues à des vols et à des accidents de parcours sont fréquentes. Mais on est particulièrement frappé par l'investissement énorme que représentent les bateaux – avec leurs tentes et «mailhes» (malles?)⁶⁶ – et les sacs de toile de chanvre, dont chaque associé tient une comptabilité serrée et qu'on voit être loués, transportés, raclés, lavés et réparés au gré de leur emploi.

Utilisé à des fins politiques et fiscales par les monarques, qui en octroient des traites ou monopoles ou, au contraire, en barrent la sortie, le sel est un produit dont les conditions d'échange et de transport sont très particulières. On s'en rend compte en examinant la formation de son prix de vente, dans lequel la part des impôts, perçus au départ lors des achats ou à d'autres occasions (après avoir pris certaines places comme Baix ou le Pouzin, les Huguenots y prélèvent des droits de passage sur le sel⁶⁷) peut être importante. La longueur et la durée du voyage, les pertes, les multiples péages (on en compterait 50 entre la Méditerranée et le Léman⁶⁸), et les intérêts des capitaux investis par les marchands font que les frais d'une telle opération représentent, selon les calculs d'A. Dubois, 95 à 97,5% du prix de vente (y compris le profit du marchand) (tableau 6).

65 DUBOIS, *op. cit.*, p. 629. De Saint-Laurent d'Aigouze (Gard) à Valence, un peu moins de 2 mois, AEG, Not. Jean Ragueau, 5/p. 721 (14. 3. 1563).

66 En 1575, la Cie François Vilain, Nicolas Le Fert et associés en possède 4 sur le Rhône entre Saint-Genix et Seyssel, et 3 sur l'Isère, Compte du 18. 2. 1575.

67 DUBOIS, *op. cit.*, pp. 196–216.

68 DUBOIS, *op. cit.*, p. 628.

Tableau 6. Formation du prix de vente du sel de Peccais amené au Bouveret (1566–1603)⁶⁹

	Valeurs extrêmes (%)	Moyenne (%)
Achat à Peccais	2,5 à 5	2,5
Transport Peccais-Bouveret	50 à 60	54,5
Douanes, péages	15 à 20	18,5
Impôts	6 à 39	14,5
Intérêts	0 à 8	4
Profit du marchand	0 à 25	6
		100

Par un contrat notarié de 1563, nous savons que les frais de transport de 333 muids de sel de Saint-Laurent d'Aigouze (Gard), près de Peccais, à Valence étaient déjà estimés à plus de 57% du prix de revient (à Valence)⁷⁰. Complétons, enfin, le tout par ces quelques données intéressant directement Genève⁷¹:

Saint-Genix-Seyssel (bateau): 6 s. Savoie/sac (0,24 L.t.)

Seyssel-Genève: 9,5 s. Savoie/sac (0,38 L.t.)

Genève-Le Bouveret (bateau): 1,11 s. Savoie/sac (0,044 L.t.)

2. Quelques cas précis en guise de repères (tableau 7)

Dans ce dernier tableau figurent quelques cas dans lesquels le coût du transport a pu être comparé au prix d'achat et de revient.

Les pourcentages qui figurent dans les deux dernières colonnes varient, on le constate, en fonction de la distance, du prix d'achat et du poids spécifique de chaque produit. Il serait intéressant de chercher à calculer les limites au-delà desquelles les coûts entraînés par la combinaison de ces trois facteurs deviennent difficilement supportables d'un point de vue économique. A l'un des pôles, on trouve les produits chers, qui supportent bien leur déplacement au loin. A l'opposé, les matières pondéreuses, fortement désavantagées, ne valant le voyage qu'à partir d'un certain niveau de prix. Mais à ce stade interviennent encore d'autres facteurs à prendre en compte: possibilité de substitution d'un produit à un autre, elasticité ou inélasticité de l'offre et de la demande. Nous l'avons vu dans le cas des grains, où les besoins pouvaient être tels, certaines années, que le seuil de rentabilité était allègrement dépassé, avec les conséquences que cela induisait sur les prix du marché. Les contemporains étaient-ils à même de procéder à un calcul éco-

69 DUBOIS, *op. cit.*, pp. 700–701 et Tableau I B des Annexes.

70 AEG, Not. Jean Ragueau, 5/p. 721 (14. 3. 1563).

71 AEG, Jur. Civ., Bm 44, compte de Fr. Vilain, 1574, (No 7).

Tableau 7. Coûts de transport de quelques produits importés à Genève

Année	Trajet	Produit	Achat % ^a	Voiture	Revient %	Achat %	Revient %
1574	Valais-Genève ^a	pastel	18 écus/ch.	2 écus/ch.	11,11	10,00	
1573	Ste-Croix-Genève ^b	boulets de canon	674 écus	99 écus	14,69	12,81	
1567	Bâle-Genève ^c	arquebuses, morions	634 fl. Rhin.	51 fl. Rhin	8,04	7,45	
1621	Bâle-Genève ^d	mousquets et piques	8097 fl.	1104 fl.	9201 fl.	12,00	
1621	Bâle-Genève ^d	mousquets, piques, salpêtre	8038 fl.	1051 fl.	9089 fl.	13,08	11,56
1567	Metz	arquebuses, morions, plomb	1680 fl. Rhin	325 fl. Rhin	2005 fl. Rhin	19,35	16,21
1576	Strasbourg-Genève ^e	fournneau de fer	521 fl.	302 fl.	823 fl.	57,97	36,70
1618	Strasbourg-Genève ^f	laine	860 fl.	165 fl.	1025 fl.	19,19	16,08
1615	Francfort-Genève ^g	laine	1461 fl.	401 fl.	1862 fl.	27,44	21,53
1618	Francfort-Genève ^f	laine	430 fl.	121 fl.	551 fl.	28,14	21,96
1566	Nuremberg-Genève ^h	2 balances	75 fl.	22,5 fl.	97,5 fl.	30,00	23,08
1610	Romans-Genève ⁱ	drap «estamet»	96 écus or	60 écus or	156 écus or	62,50	38,46
1567	Marseille-Genève ^j	huile d'olive	6,77 écus/ch.	7,23 écus/ch.	14 écus/ch.	106,79	51,64

^a AEG, Not. Pierre De la Rue, 10/77v° (14. 2. 1574), en écus «pistolets» par charge.

^b AEG, Subsistances, Blé F 1 et R.C. 71/103v°, Ste-Croix-Orbe: 40%, Orbe-Morges: 50,5%, Morges-Genève: 9,5%.

^c AEG, Finances, K 1/211.

^d AEG, Finances, A 4/53-55. Dans les 3 transports d'armes se trouvent mélangées des armes chères (arquebuses, mousquets) et des armes moins chères (morions, piques). La proportion variable des unes et des autres influe évidemment sur le coût exprimé en % du prix d'achat et de revient.

^e AEG, Finances, P 14 (9. 11. 1576); le fourneau est destiné à la Salle du Conseil.

^f AEG, Arch. hosp., Ba 10 34v° <L>, (8.-9. 11. 1618); de Strasbourg, à 13,74 fl./q. (1,25 écus or); de Francfort, à 20,22 fl./q. (1,84 écus d'or).

^g AEG, Arch. hosp., Aa 30/102 et 110, (10. 6. 1615); de Francfort, à 19,10 fl./q. (1,79 écus d'or/q.) Il s'agit dans ces 3 cas de laine plutôt grossière.

^h AEG, Finances, P 10 (16. 5. 1566).

ⁱ AEG, Not. Etienne Revilliod, 12/297v° (14. 8. 1610).

^j AEG, Not. Jean Ficher, 5/2v° et 12v° (3. et 19. 12. 1567).

nomique approprié à chaque situation? A. Dubois semble en douter en ce qui concerne la traite des sels, vu la complication et même la multiplicité des comptes tenus par ces marchands et l'absence de vision globale qui les caractérise⁷².

IV. A partir de là...

Ainsi, nous connaissons à présent le coût et la durée de certains trajets et les principaux éléments constitutifs des prix du blé, du sel et de quelques autres matières importés à Genève. L'analyse détaillée de quelques comptes nous a permis de comprendre un peu mieux pourquoi ces coûts pouvaient prendre de telles proportions. Il ne nous manque que les prix de la plupart des produits vendus dans la cité. Dans la mesure où nos recherches nous permettront d'en fixer quelques repères, il sera possible de faire entrer le facteur «coûts de transport» dans l'explication de certains faits de notre histoire économique. Pourquoi le développement de la soierie, puis de la dorure, plutôt que celui de la draperie? Pourquoi fabriquer des draps de qualité moyenne plutôt que des draps de luxe? Pourquoi ce déclin de la draperie, puis celui de la soierie à Genève au XVIIe siècle? Tout cela mérite, certes, encore d'être précisé et vérifié. On verra également comment l'importance de ces coûts est dangereusement négligée, lorsque se perpétuent certaines traditions imposées par les jurandes, comme celle de l'emploi d'une matière tinctoriale pondéreuse, le pastel, plutôt que de l'indigo; ou lorsque prévalent les impératifs financiers de la Seigneurie, qui, par sa fiscalité douanière, compromettra tous les efforts manufacturiers de la cité au début du XVIIe siècle.

Enfin, le mérite de ces divers comptes d'achats de grains a été de mettre en évidence un itinéraire de la traversée du Jura assez peu connu. On avait, en effet, jusqu'à présent surtout insisté sur le col de Jougne, reliant la Franche-Comté au Plateau suisse à l'Ouest du lac de Neuchâtel, et on pensait que le trafic de Bâle et de la vallée du Rhin rejoignait l'Aar par Liestal et Waldenburg (ou par la variante de Dieplingen-Unterer Hauenstein)⁷³. Or il apparaît clairement que, de Mulhouse, on empruntait régulièrement la route carrossable de Cornol-Glovelier-Bellelay-Bienne, par le col de Pierre-Pertuis.

72 DUBOIS, *op. cit.*, p. 638. Sur la formation et la variation des coûts de transport ainsi que leur importance pour les marchands, voir l'article récent de F. BRUMONT, «Le coût du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570», *Annales du Midi*, 94 (1982), pp. 103-110.

73 V. CHOMEL et J. EBERSOLT, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne. Un péage jurassien du XIIIe au XVIIIe siècle*, 1951; H. AMMAN et K. SCHIB, *Atlas historique de la Suisse*, carte p. 19.