

*COMMERCE, COMMUNICATIONS ET TRANSPORTS
DANS L'ESPACE COMMERCIAL LYONNAIS
AU XVII^e SIECLE*

(Résumé de thèse de 3^e cycle – soutenue le 6 octobre 1981)

Lyon au XVI^e siècle est un centre commercial de renommée et influence européenne, grâce surtout à ses quatre foires annuelles. Surviennent les guerres de religion de la fin du siècle : on s'accorde à dire qu'alors le commerce lyonnais, comme les échanges de tout le royaume français, se trouve désorganisé. La question posée comme point de départ de ce travail fut donc la suivante : qu'advient-il de l'espace commercial lyonnais, après cette phase de troubles des échanges ? On a retenu le cadre chronologique du XVII^e siècle, période vue souvent comme un temps de crise économique profonde, et pour laquelle les travaux, pour la région lyonnaise, sont encore peu nombreux.

*I – L'ÉTENDUE DE L'ESPACE COMMERCIAL LYONNAIS
AU XVII^e SIECLE*

Une première partie a été consacrée à l'étude de l'étendue spatiale des échanges commerciaux lyonnais : était-elle vaste ou restreinte ? y avait-il survivance de l'espace commercial du XVI^e siècle ? Avant toute chose, il fallait situer un cadre géographique.

Pour cette partie de la recherche on a utilisé principalement les minutes notariales du fonds des Archives départementales du Rhône, et, parmi celles-ci, les lettres et marchés de voiture, complétés par les attestations de bon conditionnement passées à l'arrivée des marchandises à Lyon, toujours devant notaire, entre voiturier et marchand receveur. Pour relever un échantillon important on a procédé par sondages portant sur chaque étude de notaires ayant exercé entre 1.600 et 1.700 environ; après de nombreuses éliminations, les études étant spécialisées et de nombreux notaires ne passant pas de tels contrats, on en a retenu une quinzaine dont les minutes ont été ensuite dépouillées systématiquement. Les dates et le temps d'exercice de ces notaires sont variables,

le total fournissant un échantillon portant sur les années 1610 à 1690, avec des renseignements également répartis sur ce laps de temps.

Au total, 860 actes ont été retenus : ils relatent les itinéraires suivis; le volume, la nature et la quantité des marchandises transportées; leur lieu de provenance; le nom et l'origine des voituriers, ceux des marchands expéditeurs et destinataires; les prix de voiture; les temps de trajet, soit une douzaine de données différentes par acte, données cumulables sur l'ensemble de ces actes, puisque ceux-ci fournissent tous des renseignements de même nature. Ces données ont été redistribuées sur des tableaux statistiques à dix ou douze colonnes, ce qui en a permis une exploitation méthodique, par donnée, ou par thème plus général : ainsi la provenance des marchandises voiturées à Lyon; les temps de trajet; les métiers des transporteurs, etc... C'est une source qui s'est donc révélée extrêmement riche pour l'étude des transports, des échanges et du commerce, comme des liens qui les unissent. Chaque acte ne recèle pas toutes ces données : il en manque souvent une ou deux, mais on a obtenu sur l'ensemble des échantillons suffisamment abondants pour pouvoir en tirer des conclusions.

On a pu ainsi définir un espace commercial lyonnais, espace géographique, sur un espace-temps de 80 ans, dans l'absolu, si l'on peut dire, puisque n'apparaît pas ainsi, une évolution dans le temps : les actes relevés sur cette période ne permettent pas, en effet, de dresser deux constats qui pourraient porter l'un sur le début, l'autre sur la fin du siècle, les échantillons auraient été alors trop fragmentaires pour définir l'ensemble de l'espace commercial lyonnais.

Voici les conclusions qui ont pu en être tirées : les échanges lyonnais paraissent difficiles dans la première décennie du XVII^e siècle : on a trouvé peu d'actes portant sur des transports de marchandises chez les notaires pour cette période, et les témoignages des contemporains corroborent ces faits. Ensuite, on constate très vite le maintien, au cours du XVII^e siècle, de l'étendue géographique des aires commerciales, par rapport au XVI^e siècle, puisque des marchandises viennent à Lyon de toute la France, mais aussi de tous les pays d'Europe Occidentale.

Trois zones de commerce d'importance relativement égale, concentriques, apparaissent nettement : la plus proche de Lyon est une vaste région lyonnaise qui va de Saint-Jean-de-Losne à Marseille, en englobant presque tout le Sud-Est français. On relève là un grand nombre de centres en relation avec Lyon : 118 sur 207, soit 33,2 % de tous les centres commerçant avec Lyon. Un intense réseau de relations couvre donc toute cette zone; il y a ici dispersion et absence

de concentration des échanges, soit un commerce au détail. Lyon est là centre de consommation et pôle économique et commercial dominant. Bien loin derrière se détachent ensuite quelques centres : Saint-Étienne, Grenoble...

Dans la deuxième zone, celle du reste de la France, le commerce procède d'un système différent : sur 290 arrivées en provenance du territoire français (36,2 % du total), mise à part la région lyonnaise, 107 portent sur des marchandises venant de Paris, soit 37 % du total de cette zone, 42 sur un trafic en provenance de Rouen, 28 de Marseille, soit plus de la moitié des envois pour trois centres expéditeurs sur 39. Si l'on ajoute à cela le fait que le volume des convois est plus important que ceux provenant de la région proche de Lyon, on est amené à définir un commerce de gros entre centres économiques importants; dans cette zone, Lyon n'est plus pôle dominant, mais seulement partenaire commercial. Les relations sont pratiquement nulles avec le Sud-Ouest français, ce qui traduit d'une part l'importance de Paris sur le plan national, d'autre part celle de Bordeaux pour le Sud-Ouest.

Enfin, dans le domaine le plus éloigné, Lyon commerce avec l'étranger : 30,6 % des marchandises vendues à Lyon viennent d'Italie, Suisse, Allemagne, Espagne, Flandres, Franche-Comté, Angleterre et Levant. Il y a permanence des liens internationaux existants au XVI^e siècle. Comme sur le territoire national, il s'agit d'un commerce concentré entre gros centres économiques : Lyon d'une part, Milan, Venise, Anvers, Amsterdam, Saint-Gall, Genève, Barcelone... d'autre part; cinquante centres au total; le commerce là aussi se fait en gros.

Quels sont les produits qui font l'objet de ce trafic ? Les textiles et la mercerie dominent : 48 % des arrivées de marchandises à Lyon. Les denrées : 25 % occupent une large place, ce qui montre l'importance du trafic des produits agricoles, trafic type d'une économie rurale, qui est celle de l'Ancien Régime. Les métaux et la quincaillerie viennent ensuite : 17,2 % des arrivées; le fait s'explique par la proximité de régions productrices de fers : Bourgogne, Franche-Comté, ou d'acières et articles métalliques : la Savoie, le Dauphiné, Saint-Étienne, Thiers et le Forez. Puis on trouve la pelleterie : 3,3 %; les bois et charbons : 2,8 %; les matériaux de construction : 2 %; les livres et le papier : 1 %. Si l'on prenait en compte des critères de prix et non plus le nombre d'arrivées, la première place reviendrait plus nettement encore aux soies et textiles de toutes sortes, mais la librairie retrouverait une place de choix qui n'est pas mise en évidence ici; Lyon est alors, en effet, un des grands centres d'imprimerie et de distribution des livres pour toute l'Europe Occidentale, comme nous l'ont prouvé des inventaires et bilans de faillites de marchands-libraires lyonnais.

Pour illustrer ces constatations, on a dressé des cartes de la provenance des produits, par centre de provenance.

Ceci permet de définir plusieurs axes de trafic privilégiés au sein des trois aires commerciales plus ou moins concentriques; ainsi, un axe Italie-Lyon-Flandres, pour le commerce des camelots et toiles dans le sens Nord-Sud, des soies au retour; un axe Allemagne-Lyon-Espagne, sur lequel les exportations à destination de l'Espagne dominant nettement le fret de retour; un axe Marseille-Lyon-Paris pour les soies et les denrées, axe qui détourne plus ou moins les autres de leur sens d'origine. Des directions commerciales moins importantes se greffent sur ces axes majeurs : chacun s'évase en une aire commerciale et il y a superposition et interconnexions pour une partie de ces aires commerciales des lignes directrices, qui forment la charpente de l'espace commercial lyonnais. Le rayonnement vu d'abord comme concentrique est donc en réalité formé d'aires à direction radiale qui se rejoignent, avec une séparation nette entre commerce régional et commerce à portée nationale et internationale.

Cet espace commercial, dans son étendue, comme dans ses composantes, évolue-t-il au cours du siècle ? Les sources employées tout d'abord, on l'a vu, ne permettaient pas d'entrevoir cette évolution. Pour la retrouver on a utilisé d'autres archives, celles du Fonds du Tribunal de la Conservation des Foires de Lyon, et en particulier les bilans de faillite des marchands lyonnais. L'étude de deux séries de bilans, de 1624 à 1650, et de 1675 à 1690, a permis de cerner cette évolution, et en même temps de préciser les directions suivies et les systèmes d'échanges pratiqués. Des réserves sont à faire quant à l'emploi de ces sources, qui sont des résultats d'échecs, sans doute, mais ce sont en même temps des indicateurs précieux sur les directions de commerce.

On a donc regroupé les montants des créances, puis des dettes, par centre d'origine des marchands créanciers ou débiteurs, lyonnais y compris; en ajoutant ces valeurs selon leur nature, par région en France, par pays à l'étranger, on a pu établir des pourcentages d'activités par zone commerciale, par rapport aux totaux, et une cartographie précise des zones de vente et d'achat pour les deux périodes.

Une valeur stable est définie ainsi, aussi bien dans le second quart que dans la dernière partie du siècle : c'est celle de l'importance de la base régionale du commerce lyonnais. La région qui entoure Lyon est le premier fournisseur français de la ville puisqu'elle totalise 50,3 % des créances en France. Huit villes se détachent de cet ensemble, sur 30 centres créanciers, dont Grenoble, Aix-en-Provence, Romans, Saint-Étienne, Saint-Chamond : aucune ne dépasse

30.000 Lt. de créances. On recense en même temps 201 centres débiteurs, beaucoup plus nombreux que les fournisseurs, et toujours pour des sommes peu élevées. Lyon, dans la région proche, achète donc en semi-gros et revend au détail, puisqu'il y a un net décalage entre le nombre des créances et celui des dettes. Ceci implique la fréquentation assidue de la place lyonnaise par les marchands régionaux, alors que les achats des lyonnais dans cette même région sont plus spécialisés, destinés à un commerce à plus grande échelle, comme celui des draps du Beaujolais, exportés en Italie, au Levant, en Espagne.

Paris est, à la fois, le plus gros centre fournisseur et le plus gros client de Lyon : les Lyonnais y font 32 % de leurs achats en France; 20 % des ventes y retournent de 1625 à 1650. En 1675-1690, 15 % des achats sont faits à Paris, contre 34 % des ventes. Tout en tenant compte d'un certain pourcentage d'erreur dû aux sources employées, l'importance du débouché parisien apparaît comme primordiale pour le commerce lyonnais : Paris est au XVII^e siècle, vue de Lyon, le premier centre économique et de consommation du royaume. Entre les deux périodes, ce rôle s'est accentué puisque les ventes faites à Paris augmentent nettement. Les achats, eux, ont diminué. Un fait peut l'expliquer : au cours du XVII^e siècle, les Lyonnais ont étendu leurs zones d'achat direct au Nord de la France, en particulier en Bretagne et en Lorraine : les draps bretons sont achetés à Caen et non plus à Paris ou à Rouen, qui les commercialisaient auparavant, comme le montrent la correspondance et les commandes des Lyonnais, ce qui peut donc être en partie la cause de la baisse des achats faits à Paris. En même temps la zone de clientèle régionale se déplace vers le Nord : elle est plus dense à la fin du siècle sur la Bourgogne, la Franche-Comté et la Savoie.

Sur le plan international, les échanges avec l'Italie dominent tout en 1625-1650 : 66 % des ventes lyonnaises et 79 % des achats à l'étranger, première place qui n'apparaît plus à la fin du siècle, puisque les proportions sont seulement de 17 % des ventes et 14 % des achats, par baisse réelle des échanges, d'abord : en partie aussi par le fait qu'on n'a pas trouvé de bilan de faillite de grand marchand italien installé à Lyon pour le second échantillon. Les mêmes centres principaux sont relevés : Milan, Venise, Gênes... soit toutes les villes importantes du Nord de l'Italie.

Le marché international s'étend vers les pays de l'Europe du Nord : Allemagne, Suisse Autriche : les guerres de Louis XIV empêchent les Lyonnais de recouvrer les créances et les effets placés en Allemagne, ce qui entraîne la faillite des marchands commerçant principalement dans cette direction : la conjoncture politique agit ici comme révélateur de la forte implantation commerciale des Lyonnais dans cette zone. Ce même rôle n'apparaît pas pendant la guerre de

Trente Ans, vers 1635, et la guerre contre l'Espagne, vers 1648-1650; soit la conjoncture politique a, à ce moment là, moins d'influence sur le commerce, soit elle ne peut révéler un commerce qui est alors de moindre envergure, et en particulier pour l'Allemagne, la deuxième hypothèse paraît la plus fondée.

En 1625-1650, on ne trouve pas un commerce important avec l'Espagne; pourtant de nombreux permis de transport de marchandises vers l'Espagne sont accordés par le Consulat, au moment de la grande épidémie de peste de 1628; ceci révèle les limites des bilans de faillite pour une étude du volume du commerce. A la fin du siècle, le rôle de l'Espagne apparaît donc majoré. Entre 1675-1690 est prospectée une nouvelle direction du commerce; celle des Antilles, du Mexique et de la Jamaïque, signe que les Lyonnais recherchent des marchés nouveaux, pendant qu'ils intensifient en même temps les liens préexistants avec l'Europe Nord-Occidentale.

La balance commerciale lyonnaise est déficitaire vis-à-vis de l'Italie, approximativement équilibrée avec Suisse, Allemagne et Flandres, largement excédentaire avec l'Espagne.

On conclut donc à une vaste étendue de l'espace commercial lyonnais, espace sous-tendu par les axes majeurs : Lyon-Paris, Lyon-Italie, Lyon-Espagne, Lyon-Allemagne et Suisse. Ses aires commerciales ne sont pas fixes; elles évoluent dans l'espace et dans le temps au gré des intérêts des marchands, des conjonctures politiques, de la rentabilité des secteurs, montrant la mouvance et la vigueur de cet espace au XVII^e siècle.

II - LES ITINÉRAIRES DE L'ESPACE COMMERCIAL LYONNAIS

On a considéré ensuite non plus l'étendue spatiale ou les lignes de force de cet espace commercial, mais son infrastructure en profondeur, c'est-à-dire ses composantes dans le sens vertical; un espace commercial n'est pas défini uniquement par son étendue géographique et les transactions financières de ses marchands, il est aussi formé de relations commerciales, d'échanges routiers, de rapports sociaux...

On retrouve d'abord des itinéraires formant un réseau spécifique du commerce lyonnais, non dans son tracé géographique, mais dans son utilisation. On a employé pour le reconstituer aussi bien les sources notariales (lettres, marchés de voitures, attestations de bon conditionnement), que les témoignages des contemporains : récits de voyages, théâtre mundi, cartes des XVII^e siècle et XVIII^e siècle, ceci surtout pour le tracé des routes et leur utilisation par les voyageurs.

A partir des lettres et marchés de voiture, attestations de bon conditionnement, contrats de vente relevés chez les notaires, on a pu établir des indices de fréquentation des routes suivies par ce trafic, un classement selon leur importance, et une cartographie du réseau. Deux faits priment : d'abord l'extrême importance de l'axe Rhône-Saône pour Lyon : il regroupe 47 % du transit. C'est bien, encore et toujours, l'axe nourricier de la ville. Des routes suivent les vallées des deux fleuves et les doublent, elles sont empruntées par exemple pour les soies et les fruits venant de Marseille et de Provence, pour lesquels la remontée du Rhône est trop dangereuse.

Paris domine tout le trafic du Nord de la France, détournant vers l'Ouest l'axe Rhône-Saône; par la route de Bourbonnais : Lyon-Moulins-Paris, et la route de la Saône : Lyon-Châlon-sur-Saône-Paris, passent 30 % du transit à destination de Lyon. Dans le sens Lyon-Paris, la route de terre du Bourbonnais est remplacée par l'itinéraire de la Loire, depuis Roanne, reliée à la Seine par le canal de Briare à partir de 1642.

Un autre axe majeur est celui des routes des Alpes : 21 % du trafic. Elles relient Lyon à l'Italie par Chambéry, le Mont Cenis et Turin, itinéraire principal puisque c'est la voie officielle des entrées de soies en France, doublé par les routes Lyon-Genève-Le Simplon-Milan et Lyon-Grenoble-Briançon-Turin, voies secondaires utilisées pendant les guerres fermant le passage du Mont Cenis.

Les routes de Limoges, par Thiers, et de Toulouse par le Massif Central : 4 % du transit, représentent un trafic destiné en majorité à l'Espagne, proportion non représentative de l'étendue des relations avec l'Espagne, vers laquelle des marchandises partent aussi par Nantes, Rouen et Marseille.

5 % du trafic représentent les échanges directs entre les Flandres, l'Allemagne et Lyon par les routes aboutissant à la Saône : routes de Lorraine et de Champagne, route de Franche-Comté : le gros du trafic en provenance des Flandres est détourné vers l'axe Paris-Lyon, depuis Lille, comme le montrent les lettres de commande des drapiers lyonnais, ceci pour l'ensemble du siècle : le courant du trafic passe par Paris vers 1675 comme vers 1620; il en va de même pour les produits en provenance du Nord-Ouest français, signe que les directions commerciales nouvelles n'entraînent pas immédiatement un changement d'itinéraires. Apparaît, là encore, une vaste attraction de Paris, dans le domaine des transports cette fois.

A l'étude de ce réseau d'itinéraires sont mis en évidence des centres commerciaux déjà largement reconnus, dont certains constituent des horizons au-

delà desquels les routes du transit lyonnais sont incertaines : Paris, Rouen, Strasbourg, Genève, Milan, Marseille, Barcelone en Espagne, Toulouse, Limoges et Orléans, bien que le commerce lyonnais s'étende au-delà de ces limites; ils circonscrivent un espace au sein duquel le rayonnement et l'attraction lyonnais sont intenses : ceux-ci vont au-delà de ces centres, mais avec une intensité moindre. D'autres centres que les centres commerciaux sous-tendent ce réseau : ce sont des centres d'entrepôts, comme les halles de Saint-Jean-de-Losne, et Auxonne, à la jonction des itinéraires venant des Flandres, d'Allemagne, et de la Saône; des centres de transbordement, véritables nœuds de communication, comme Chalon-sur-Saône et Roanne. En filigrane du réseau d'échanges commerciaux apparaît donc un autre réseau, avec d'autres centres; celui des échanges routiers, des transports. Un autre aspect des relations commerciales est ainsi spécifié, non plus dans le sens de leur étendue, mais de leur infrastructure.

A partir du XVII^e siècle est adoptée sur ce réseau, comme sur l'ensemble de la France, une autre façon de voyager; celle des transports organisés en services publics. Ces services ne portent, certes, que sur une moindre part des transports marchands; leur intérêt principal est de représenter un mode nouveau d'utilisation des transports, mode qui va aller en se développant.

III — LES TRANSPORTS ORGANISÉS

1 — Poste aux lettres, relais de poste et messageries

Le premier des services publics, le mieux organisé au XVII^e siècle, est celui de la poste aux lettres, qui couvre une bonne part du réseau : si le trafic et le transport des marchandises sont une des bases du commerce, la lettre est un des supports de l'organisation de ce trafic : les envois de commandes, d'échantillons, de factures, d'accusés de réception, la correspondance entre marchands de place à place commerciale, s'informant du prix des marchandises, des arrivées dans les ports, des volumes de production annuels... font partie d'un réseau de relations pour eux primordiales; en même temps, ils envoient des nouvelles politiques.

L'organisation de la poste aux lettres est à différencier de celle des routes de poste, système de relais-auberges installé sur les routes royales, celles qui relient les grandes villes de province à Paris. Dans ces relais, le courrier qui porte les dépêches peut coucher, dîner et surtout prendre des chevaux frais : ce service est destiné à augmenter la vitesse des voyages, puisqu'il est possible ainsi d'aller constamment au galop. Les postes sont établies toutes les deux lieues, soit environ sept kilomètres, et elles sont pourvues de quatre à douze chevaux, selon l'importance de la route sur laquelle elles sont situées. Le maître

de poste est un personnage qui compte dans l'échelle sociale de l'époque; les archives retrouvées parmi les minutes du notaire Jean Gros ont permis de dresser une rapide biographie de Renaud, maître du relais de poste de Lyon, sis à l'auberge des Trois Rois, rue des Hébergeries, qui reçoit 1.440 Lt. de gages annuels, outre les exemptions liées à sa charge.

Les courriers royaux, ceux qui «courrent la poste», achètent leur office au Surintendant des Postes, chaque office étant vendu pour un itinéraire : à Lyon, on vend les offices «de Lyon à Rome», «de Lyon à Paris»... Les coûts étant variables, même pour un seul itinéraire : de 1500 à 3100 Lt. de 1633 à 1653 pour un office «de Lyon à Rome».

On a retrouvé aux Archives Départementales du Rhône le livre des papiers d'affaires de la famille Dulieu, pour les années 1643 à 1670 : ils possèdent l'office de «maître des courriers et contrôleurs provinciaux des postes au bureau général des dépêches de la ville et généralité de Lyon et autres lieux en dépendant, et autres dépêches étrangères nouvellement créées»..., charge acquise pour la somme de 151.000 Lt. Les papiers de cette famille, outre leur montée vers les honneurs, nous laissent des renseignements extrêmement intéressants sur la vie du maître des courriers lyonnais; ses relations avec les courriers, les maîtres de poste; les horaires, les coutumes et nouveaux règlements mis en pratique, apports précieux qu'on a utilisés pour l'étude du service postal, de la vie et des difficultés des courriers, dans les limites de l'espace commercial lyonnais.

Pour donner ici quelques exemples de ces apports, on peut indiquer le règlement concernant le coût de transport des lettres. Les courriers ne doivent pas transporter des lettres et paquets de plus de quatre onces; le prix est souvent différent pour l'aller et le retour : les paquets payent six sols l'once de Lyon à Turin, cinq sols de Turin à Lyon, pour le même itinéraire. Au XVIIe siècle sont établis des jours de départ et des temps de trajet, qu'on a pu retrouver dans les papiers de la famille Dulieu, et dans l'Almanach de Lyon : ainsi il y a quatre départs en octobre 1643 vers l'Italie, par Turin.

Les courriers suivent les routes royales, pourvues de relais de poste; au XVIIe siècle sont établis sur les autres routes des services de messageries communales, à l'initiative des villes; ces messagers ont le droit de porter les lettres. C'est le 1er février 1611 que le bureau des messagers communaux lyonnais est officiellement ouvert; il est à l'image de celui de Toulouse, selon les dires du Consulat lyonnais lui-même. Des lignes en partent vers Toulouse, Tours, Bourges, Marseille, Troyes, Avignon, Nîmes, Montpellier, Béziers et Narbonne. Enfin, des

messagers royaux et d'universités complètent cet ensemble de services : ils n'ont pas droit au port des lettres, mais se chargent des papiers de procédure et des paquets n'excédant pas 50 livres de poids.

Lyon apparaît donc comme le centre d'un réseau de services postaux recouvrant la partie de son réseau commercial où son influence est la plus forte : vers Paris, les grandes villes de l'Italie du Nord, Genève, Toulouse et l'Espagne, puisque le courrier de Rome en Espagne passe par Lyon. Avec l'apparition des services postaux organisés disparaît une certaine liberté des échanges, sur lesquels s'étend ainsi l'emprise royale, mais aussi l'anarchie et les difficultés : les marchands n'ont plus l'incertitude de savoir s'ils pourront faire partir leurs lettres et petits paquets, et quand ces paquets pourront partir. En même temps l'établissement des services de coches publics par eau et par terre va permettre une plus grande facilité des voyages, pour une part de ceux-ci tout au moins.

2 — *Voitures publiques et chevaux de location*

Des coches d'eau sont établis en 1630 sur la Saône, sur le modèle de ceux qui lient Paris à Auxerre; 13 bateaux servent à cet effet. En 1665, de semblables coches font la liaison entre Lyon et Vienne sur le Rhône : ce sont «deux coches royaux» : en 1682, le coche du Rhône fait le trajet depuis Lyon jusqu'à Avignon. De même, les coches de terre, et les carrosses et litières mis en location à la disposition des voyageurs, sont en augmentation rapide au cours du XVIIe siècle sur les routes de l'espace commercial lyonnais; les coches de Paris à Lyon sont les seuls antérieurs à 1600. Les coches servent surtout au transport des marchandises, et les plaintes sont nombreuses car les commis du coche sont peu soigneux pour les ballots qu'ils transportent. Il en va autrement pour les voituriers privés, toujours tenus responsables des accidents et dégâts; aussi entre ceux-ci et les marchands la confiance est plus grande. Les récits de voyage nous ont fourni la matière nécessaire à la description de ces coches.

Quel est l'avantage des voitures publiques ? Leur départ à date fixe, la possibilité de faire transporter de petites quantités de marchandises sans attendre quinze jours ou un mois de trouver une place disponible dans la charrette d'un voiturier privé, pour les marchandises; c'est aussi un moyen de voyager moins onéreux que le cheval, et plus sûr car le voyage se fait en groupe.

Sur les routes de traverse, les routes secondaires, non pourvues de relais de poste, on loue des carrosses ou des chevaux dans les villes et les villages, pour les marchandises comme pour les voyageurs; aucun service public n'est organisé ici. Mais au début du XVIIe siècle sont constituées en offices des fermes des chevaux de location; en 1605, Charles Galland achète l'office de «fer-

mier général des chevaux de relais, renvoye, traverse et louaiges de Lyon, Lyonnais, Forez, Beaujolais et Mâconnais». L'institution est nouvelle et rencontre de vives oppositions dans Lyon et aux alentours, particulièrement chez les muletiers savoyards qui viennent travailler dans la région lyonnaise; ils refusent de monnayer le droit de louer leurs chevaux, puisque jusque là ils le faisaient en toute liberté; ces nouveaux contrats ne changent rien à leur manière d'exercer.

L'État tente ainsi de superviser un domaine jusque là sans unité et sans cohésion; il essaye de le faire entrer dans le cadre d'un service public en imposant aux loueurs divers de déclarer ce qui n'est souvent pour eux qu'un supplément de revenu. Il y a appropriation de coutumes existant depuis longtemps; ainsi se précise la notion de la route comme faisant partie du domaine royal, et dont par conséquent le roi a le droit de tirer profit; ceci est sensible sur le réseau lyonnais.

IV — LES TRANSPORTS AU QUOTIDIEN

1 — Les moyens de transport

On l'a dit, la majeure part des transports sont faits au XVII^e siècle encore par des transporteurs privés. Quels sont les moyens de transport ?

Les attestations de bon conditionnement, les récits de voyage et des actes de vente nous ont permis d'en faire des descriptions; les moyens de transport évoluent peu au cours du siècle. Le moyen de traction et de locomotion principal reste le cheval : le mulet et les bœufs y participent aussi, les bœufs surtout dans le Massif Central.

Les grandes entreprises de transport possèdent leurs propres chevaux; les laboureurs louent les leurs aux petits charretiers. Le cheval de location, pris chez les particuliers comme au relais de poste, est souvent médiocre : on remarquait plutôt le bon que le mauvais cheval. Les comptes de deux grands marchands de chevaux de la Guillotière, trouvés dans les archives du Fonds du Tribunal de la Conservation des Foires de Lyon, permettent d'apporter des précisions sur les chevaux : ainsi un bon cheval coûte entre 150 et 300 Lt.; les chevaux, pour la majeure part, viennent de Suisse.

Le moyen de transport principal par terre, pour les marchandises, est la charrette, à deux ou quatre roues. Les plus grosses portent jusqu'à 5 à 6 milliers, soit 3 à 4 tonnes. En 1785, on opte pour de nouvelles jantes plus larges, comme l'indique «un Mémoire sur le roulage» des marchands lyonnais : elles font «6 pouces à la semelle», au lieu de 3 pouces pour les anciennes roues,

et permettent de porter jusqu'à 5 ou 6 tonnes de marchandises; c'est la seule amélioration technique relevée. Les autres véhicules sont les tombereaux, les chars, ceux-ci servant aux voyageurs; la chaise roulante, la litière portée par des hommes ou des mulets, et surtout le carrosse : apparu au XVI^e siècle, c'est le plus rapide des moyens de transport, les chevaux qui le tirent allant au trot.

Les fleuves et rivières étaient beaucoup utilisés, en particulier pour le transport des marchandises lourdes, sur Rhône, Saône et Loire, la Loire presque uniquement à la descente : on naviguait aussi sur le Doubs, l'Isère depuis Moutiers, l'Allier, et même sur le bas cours de la Duranc. Les bateaux sont différents selon le fleuve : chacun a son ou plutôt ses types de bateaux, adaptés à la profondeur du lit, à la vitesse du courant; sur la Saône, la courte et la plate; sur le Rhône, la sapine et la penelle. On a relevé pas moins de 33 noms différents pour les flotilles de Rhône, Saône et Isère. Grâce à des contrats de fabrication, des «priffaits», on a pu apporter des précisions sur la forme, la taille et le tonnage de ces bateaux, leurs coûts d'achat et de location. Les plus petits bateaux mesurent 8 mètres de long, les plus grands jusqu'à 32 mètres, comme la plupart des pointues du Rhône. On a relevé aussi les principaux chantiers navals au long de Rhône et Saône, et décrit le voyage des mariniers sur le Rhône, fleuve presque mythique pour ses mariniers.

2 – *Le conditionnement des marchandises*

On s'est ensuite intéressé au conditionnement des marchandises : les lettres, marchés de voiture et attestations fourmillent en effet de renseignements sur les modes d'emballage, le poids des balles, ballots, tonneaux... Ainsi, une balle commune de charrette pèse 360 livres en moyenne, une balle de mulet 218 livres, ceci toujours pour les transports limités à l'espace commercial lyonnais.

3 – *Les transporteurs*

Charretiers et muletiers : deux corps de métiers se partagent les voitures par terre : les rouliers et les muletiers, chaque mode de transport ayant ses routes : aux charretiers les routes de plaine, aux muletiers les routes de montagne et les chemins étroits. La plus grande partie des voituriers étaient des transporteurs occasionnels : ce sont des laboureurs qui s'adonnent aux voitures en dehors des saisons de travaux des champs; les récits des contemporains en témoignent : c'est le cas en particulier des savoyards et des paysans du Massif-Central. En 1774, les lyonnais estiment à «30.000» les laboureurs qui exercent ce second métier en France.

D'après les lettres, marchés de voiture et attestations de bon conditionnement, les voituriers passant des contrats à Lyon viennent surtout de l'Est de la France : une carte regroupant leurs villes d'origine le montre nettement. Sur 259 voituriers par terre, 25 sont originaires de Marseille, 10 d'Aix-en-Provence, 30 de Lyon, 15 de Roanne, 23 de Paris, soit 40 % pour cinq centres, les autres étant disséminés sur l'ensemble de la région ainsi circonscrite. A Roanne, comme à Genève, de véritables marchands-commissionnaires se chargent des voitures, comme Jaillier et Colas en compagnie, qui louent les services de transporteurs occasionnels.

Les charretiers s'associent, mais surtout pour les plus longs parcours : 10,3 % d'entre eux travaillent en compagnies : ils viennent des Flandres, de Lorraine, de Champagne, de Rouen et d'Orléans. Au-delà de l'espace où le rayonnement de Lyon est le plus grand le convoi a été amené par d'autres transporteurs : chacun ne parcourt qu'une certaine distance maximum, non pour suivre un règlement, mais parce que telles sont les habitudes. Il était souvent interdit de transporter sur bateau les marchandises d'abord venues sur charrettes : elles n'étaient pas emballées pour supporter l'eau.

Les muletiers, eux aussi, travaillent en association : ils possèdent de 3 à 15 mulets et forment des convois de 6 à 12 mulets. Les charretiers et muletiers arrivant à Lyon ne viennent pas d'au-delà d'un espace circonscrit par Paris, Rouen, Anvers, Strasbourg, Saint-Gall, les villes du Nord de l'Italie, Marseille, Barcelone, Limoges... déjà défini.

L'exercice du métier de transporteur pouvait permettre de monter dans l'échelle sociale, comme le montre l'exemple des Ponsaintpierre, muletiers natifs de Lucques, installés à Lyon au XVII^e siècle, parvenus aux premières places de la vie publique lyonnaise entre 1665 et 1690.

Mariniers : Il n'y a pas chez les mariniers de transporteurs occasionnels comme chez les charretiers. Chaque fleuve avait ses mariniers : ils exercent le métier de père en fils : sur 359, deux seulement sont originaires de l'intérieur des terres. Leurs centres d'origine principaux sont Tarascon, Châlon-sur-Saône, Roanne, Seyssel, et Lyon. Ils s'associent souvent : 28 % des voyages sont faits en compagnies, toujours passées entre voituriers de même origine, en particulier pour le transport des sels à la remontée du Rhône. Le patron, sur le Rhône, est propriétaire d'un train de 10 à 12 bateaux. Là encore on retrouve de véritables marchands-commissionnaires, à Roanne et à Châlon-sur-Saône; ils se contentent de commanditer les voyages, et n'y participent pas comme les patrons-riveirands.

En dehors des rouliers, muletiers et marinières, tout un petit monde vit des transports : les emballeurs, les porteurs, les gagne deniers, les hâleurs de bateaux, qui tirent les penelles du Rhône dans Lyon quand les chevaux ne peuvent plus passer, les aubergistes, les chargeurs de marchandises : divers rôles leur sont attribués, tous sont importants pour les transports.

4 – Temps de trajet

Dans les lettres, marchés de voiture et attestations, on a pu relever de nombreux renseignements sur les temps de transport des marchandises : ils étaient variables selon la route suivie : voie de terre ou fleuve. Il n'y avait pas d'horaires fixes, mais à chaque itinéraire, et selon le moyen de transport, appartiennent «un nombre de journées accoutumées»; quinze jours de Lyon à Paris par la route puis la Loire par exemple; les délais de voyage sont plus longs à la remontée qu'à la descente des fleuves, le hâlage des bateaux à contre courant n'étant pas rapide. Les voyages se font de jour, la nuit, tout s'arrête, faute de lumière et par peur des bandits; le charretier fait halte à l'auberge, le marinier «met en fosse» : il jette l'ancre près de la berge.

Les causes de retard sont nombreuses : intempéries, inondations, étiage des fleuves, éboulement d'un chemin..., le retard peut aller jusqu'à deux mois. Cependant, en règle générale, le voiturier arrive à Lyon dans les temps fixés par son contrat de voiture. Au-delà du temps admis, les marchands pratiquent des retenues, pouvant aller jusqu'à 20 à 50 % du prix de la voiture; les taux varient d'un marchand à l'autre.

Quelle était la vitesse journalière ? 12 à 13 kms par jour pour les bateaux à la remontée du Rhône, 48 kms par jour pour les chevaux, en chevauchant 15 heures d'affilée, pour les voyageurs; le «roulage» des charrettes était plus lent encore : c'est le voyage «à petites journées».

On a pu dresser une carte des temps de trajet à partir de Lyon, sur une partie des itinéraires français. En partant de Lyon, aucune ville française n'était située à plus d'un mois de voyage, par route comme par fleuve : c'est le cas aussi pour les villes d'Italie du Nord; de la Suisse; Saint-Gall; des Flandres; Anvers; d'Espagne du Nord; Barcelone. Est ainsi défini un espace temps dont les limites recourent celles de l'espace où le rayonnement commercial lyonnais est le plus fort, zone qui a été définie aussi d'après les bilans de faillite. Apparaît donc une autre composante de l'espace commercial lyonnais, et combien essentielle : celle du temps, d'un temps qu'il est indispensable de ne pas dépasser pour des échanges intenses. Les moyens financiers des marchands de l'époque ne leur permettent pas d'endosser un décalage plus grand entre vente et achat,

commande et livraison; il faut attendre des moyens de transport plus rapides, ceux du XIXe siècle, pour accéder à un nouvel élargissement des espaces commerciaux.

5 – Coûts de voiture

Là encore, il n'y a pas de fixité : les prix de voiture varient selon de nombreux éléments, qui échappent à toute règle fixe : mais il y a cependant des « prix accoutumés », pour une même marchandise, sur un même trajet, avec un moyen de transport identique. Ils varient dans une certaine fourchette, relativement réduite : le prix de voiture d'un ballon d'acier entre les aciéries de Dauphiné et Lyon varie entre 15 et 20 sols, de 1611 à 1671, pour 26 contrats; pour des fruits de Provence, il y a variation sur un tiers du prix au total.

Les prix sont fixés avant le départ : le voiturier reçoit alors un tiers à un quart de la somme, le reste à l'arrivée si la marchandise est en bon état, une fois l'attestation de bon conditionnement signée. Péages et douanes sont à la charge du voiturier, hormis la douane de Lyon; ils représentent en fait un prélèvement faible sur le salaire du voiturier.

Les transports par terre reviennent plus cher que par eau : la descente de la Saône revenait à peine à un tiers du prix de n'importe quel transport par charrette, un quart du transport par mulets. Même la remontée du Rhône, avec la nécessité du hâlage, coûtait moins cher que le transport par charrettes. C'est une des causes de l'extrême importance de l'axe Rhône-Saône, et Loire, pour le commerce lyonnais.

Quelle est la part du prix de voiture dans le prix de vente des marchandises ? En général, il varie entre 4 et 12 % de ce prix, mais il peut aller jusqu'à 36 % : il est plus élevé pour les marchandises de gros volume et faible prix.

CONCLUSION

Au XVIIe siècle, Lyon est donc le centre d'un espace commercial qui recouvre la majeure partie du territoire français, hormis le Sud-Ouest, et s'étend sur les pays d'Europe Occidentale. Cet espace est divisé en trois aires : la première, régionale, englobe tout le Sud-Est français : les marchands lyonnais y trafiquent en semi-gros ou au détail. Lyon est là le centre économique, commercial et de consommation dominant. La deuxième, nationale; les Lyonnais y pratiquent un commerce de gros : leur premier partenaire y est Paris, qui domine à son tour, et joue ici le rôle de premier centre économique et de consommation. La troisième, internationale; là encore, les Lyonnais négocient en

gros. Cet espace commercial est vaste et il évolue dans le temps; à la fin du XVIIe siècle, les relations s'intensifient avec le Nord de l'Europe au détriment de l'Italie.

Cet espace commercial possède des infrastructures; d'abord celle du réseau de communications fluvial et terrestre : on a défini un réseau spécifique du commerce lyonnais avec des axes dominants : Paris-Lyon, Lyon-Italie... Une autre infrastructure est celle des transports organisés, qui facilitent une partie des échanges, avec la poste aux lettres, les messageries, les coches : services nouveaux ou réorganisés au XVIIe siècle, qui montrent une ingérence de plus en plus grande de l'État dans les communications, avec l'appropriation de coutumes anciennes. Enfin, la dernière infrastructure est celle des moyens : moyens de transport, métiers des transports, où règne la libre concurrence, qui n'évoluent pas au cours du siècle, et où dominent les relations de confiance entre marchands et voituriers.

L'étude des temps de trajet des transports marchands permet de définir une règle qui régit cet espace commercial, et en même temps le limite : les relations les plus intenses s'effectuent dans un espace temps de trente jours, la distance qu'il est possible de parcourir en trente jours, avec charrette, bateau ou mulet, de quelque côté qu'on aille en partant de Lyon; frontière établie par les limites des moyens de transport et moyens financiers, dans une économie pré-capitaliste et pré-industrielle.

Au total, Lyon ne connaît pas, au XVIIe siècle, une récession catastrophique; son commerce paraît plutôt en pleine évolution. Un deuxième fait majeur ressort; la première place prise par Paris, sur le territoire français, comme centre politique, économique et de consommation.

Anne GIRIER