

HISTORIQUE DES PÉAGES DE LOIRE

par Jean-Louis Beau

le 28 Septembre 2018

Le péage : définition

Afin de mieux cerner notre sujet, il conviendra tout d'abord de donner une définition de ce que l'on peut raisonnablement considérer comme un péage. Et cela ne va pas forcément de soi dans cette France d'Ancien Régime divisée en provinces aux statuts fiscaux très différents, et truffée de pouvoirs locaux susceptibles chacun de décider la levée de droits particuliers sur la circulation des marchandises passant par leur territoire.

On peut néanmoins s'accorder sur la définition suivante : le péage est un droit levé sur la circulation des marchandises :

- soit en raison de l'utilisation d'une infrastructure (voie terrestre ou fluviale) appartenant ou concédée à une tierce personne, moyennant l'entretien de cette infrastructure et sa sécurisation,
- soit en raison du passage de ces marchandises à travers un territoire appartenant à un tiers, seigneur ou toute autre autorité, locale ou même royale, puisque, juridiquement, les fleuves et voies navigables sont censés avoir été de toute éternité la seule propriété du Roi.

Péages et prélèvements assimilables à des péages

Les péages véritables :

- Les péages seigneuriaux
- Le droit de Boète
- La Cloison d'Angers
- Le Trépas de Loire

Des droits proches des péages : Les droits de Traités

- La Traite d'Anjou
- L'Imposition Foraine d'Anjou
- Les Traités Domaniales d'Anjou et d'Ingrandes
- La Nouvelle Imposition d'Anjou

Les péages seigneuriaux

Le péage existait déjà chez les Romains sous la forme de ce qu'on appelait alors « l'Impôt Vectigal » ou « le Vectigal », qui était perçu sur le transport des marchandises empruntant une infrastructure donnée en gestion à un particulier qui recevait en contrepartie le droit de prélever un péage sous condition d'un entretien régulier de l'infrastructure dont il avait la charge.

En fait, le péage a toujours été un droit régalien (*nul péage ne peut être créé que de l'autorité du Prince*), le plus souvent donné à ferme à des particuliers.

Sur la Loire, on peut noter l'existence de péages dès la fin du V^e siècle, au moment où l'on voit le pouvoir de l'Empire Romain s'effondrer en Gaule.

Par la suite, chaque affaiblissement du pouvoir central, notamment entre le IX^e et le XV^e siècle, va créer les conditions d'une multiplication des péages féodaux, l'autorité des seigneurs locaux prenant alors la place de celle du pouvoir royal, mais en oubliant trop souvent les contreparties qui y étaient associées, tel que l'entretien des voies navigables et la sécurisation des voyageurs et de leurs marchandises.

Dès lors, l'imagination des seigneurs locaux et de leurs clercs dans l'invention de nouveaux péages va très vite se révéler sans limite. On peut juste en avoir une vague idée en consultant la liste de ces noms de péages, chacun donnant l'occasion de prélever de nouveaux droits sur les marchands. Et cette liste est loin d'être exhaustive.

Diversité des péages seigneuriaux

- DROIT DE VICOMTE : tribut seigneurial prélevé sur les bateaux passant dans les limites de leur territoire,
- DROIT DE TREPAS, PASSE-PORT, CONGE, MEAGE, TRAVERS, COUTUME TRAVERSAINE : taxe sur les bateaux passant devant certains lieux (château, pont, port...),
- DROIT D'ENTREE DE FRANCE : droit sur les bateaux passant de Bretagne en Anjou, comme c'est le cas à Ingrandes,
- DROIT DE PASSE DEBOUT : sur les vins et eaux de vie,
- DROIT D'AIDE, DE COMMANDISE : droit levé sur le marchand conduisant bateau, en contrepartie de la sécurité de ses marchandises,
- DROIT DE CHARONNAGE : droit à prendre en la rivière de Loire, à l'endroit du château de Saint-Florent, sur les chalands chargés de dix muids de sel,
- DROIT DE PONTENAGE : levé au passage d'un pont,
- DROIT DE BAC : levé sur personnes ou marchandises traversant par bac, et justifié par le monopole seigneurial affectant la traversée de la rivière de Loire,
- DROIT D'ECLUSE : droit levé au passage d'une écluse,
- DROIT DE VOILLAGE : sur bateaux montant à la voile ou arborant une voile neuve,
- DROIT D'ARRIVAGE : sur bateaux arrivant au port,
- DROIT DE COURTAGE : sur marchandises débarquées pour être vendues,
- DROITS DE MESURAGE, de MUYAGE, de BOISSELAGE, sur les denrées mesurées à la mine et débarquées,
- DROIT DE MINAGE : Tribut levé sur les denrées se mesurant à la mine (ou en muids), comme les grains ou le sel,
- DROITS DE NEUVAGE, DE NOUAGE, DE LANCAGE, sur les bateaux neufs ou passant pour la première fois ce péage,
- DROITS DE PEAUTRE ou D'ECUSSON : levé sur les bateaux munis de gouvernail (ou de « peautre »),
- DROITS DE SALLAGE, DE METIER DE SAUNERIE : levé sur les bateaux chargés de sel,
- DROITS DE JALLAYE (ou JALLAGE), DE CORRECT, DE COTTERET : levée d'une ou plusieurs « jalées » sur les bateaux chargés de vins,
- DROIT DE LEVAGE : tribut perçu dans l'étendue d'une province ou d'une seigneurie, sur le vin transporté au dehors de cette province,
- DROIT DE HAVAGE : sur les grains et les fruits,
- DROIT DE MENU METIER : sur les harengs.
- DROIT DE ROUAGE : droit levé sur les voitures passant par les grands chemins,
- DROIT DE TRUAGE, DE TREHUS : sur certaines denrées comme le vin.

- DROIT DE SUBSIDE, DE DEVOIR, D'ACQUIT : sur denrées et marchandises diverses,
- DROIT DE MEILLAGE, DE POICTONNAGE, DE QUARANTIEME, VINGTIEME, DIXIEME,
- DROIT de BRANLAGE : obligation pour le batelier d'arrêter son bateau à portée du receveur du péage et d'attendre sa visite,
- DROIT DE TOLLE (ou TONLIEU) : droit sur les marchandises passant par eau,
- DROIT DE VOIAULTE : tribut levé sur les marchandises ou les personnes faisant route par terre ou par eau,

Principales difficultés liées aux péages seigneuriaux

- 1 - La prolifération anarchique de ces péages durant les périodes d'affaiblissement du pouvoir central.

Le pouvoir royal tente bien d'y remédier en édictant régulièrement que *tous les péages ne reposant pas sur une antique possession* (plus de 50 ou 100 ans selon les différents arrêts) *seront abolis et réputés n'avoir jamais existé*. Ces édits s'appuyant sur les textes qui rappellent régulièrement que, si le fief justicier donne au seigneur un « *droit aux péages établis de toute éternité selon la coutume* », il ne les autorise pas à en créer de nouveaux.

Mais cela s'avère largement inefficace, chaque nouvel édit aboutissant en fait à légaliser les péages qui avaient été interdits 50 ans plus tôt, car 50 ans après, ils ont désormais une ancienneté supérieure à 50 ans et se trouvent de fait, légalisés.

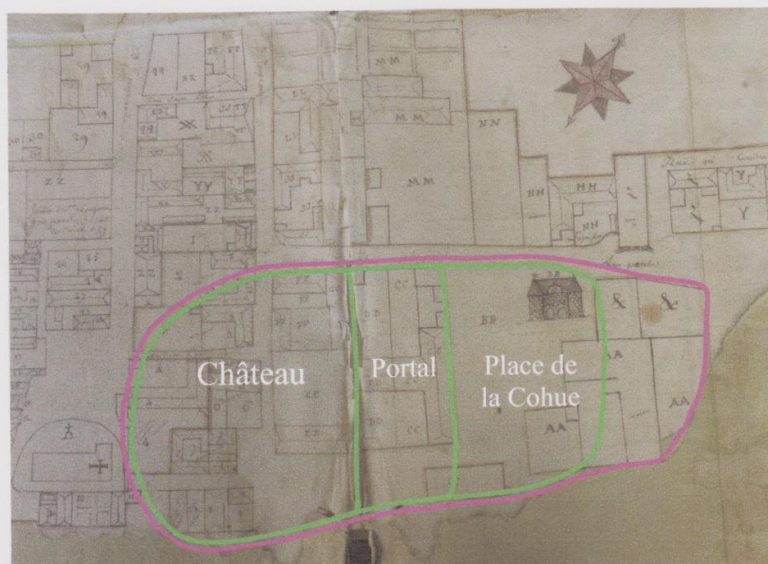
- 2 - Le non-respect par les seigneurs de leurs obligations d'entretien et de sécurisation de la voie d'eau dont ils ont la charge. Bien souvent, ce sont même eux qui vont participer à l'insécurisation de ces infrastructures, soit en installant sur le fleuve des moulins dérivants qui en rendent la navigation particulièrement périlleuse, soit en allant jusqu'à dépouiller eux-mêmes ou par l'intermédiaire de leurs hommes, ces marchands et leurs cargaisons qu'ils avaient pour mission de protéger.
- 3- Le défaut d'affichage et de publicité des tarifs (« pancartes » ou « billots »), qui selon les textes doivent être *visibles par les marchands depuis le fleuve*.
- 4 - Les abus et exactions commises par certains seigneurs, notamment les plus cupides d'entre eux, parmi lesquels Jean de Craon qui donne un exemple particulièrement éclairant de ce type de comportements.

Contestations et procès : le jugement rendu contre Jean de Craon en 1448

À partir de 1412, éclate un grave conflit entre Jean de Craon, propriétaire notamment des péages d'Ingrandes et Champtocé, et les marchands voituriers de Loire.

Ces derniers se plaignent à la fois des exactions et abus commis par Jean de Craon dans la perception de ses péages sur la Loire, mais tout particulièrement de la façon dont celle-ci s'effectue à Champtocé.

Ils soulignent notamment le fait qu'ils doivent stationner leurs bateaux chargés de marchandises sur un petit bras de Loire, dans des conditions très précaires et même dangereuses, et qu'ils doivent ensuite abandonner leur cargaison pour se rendre au château de Champtocé situé à une lieue de distance (5 à 6 kilomètres) afin d'y régler le péage et y recevoir leur acquit, ce qui non seulement les retarde dans leur voyage, mais met aussi en danger leurs marchandises laissées à la surveillance incertaine des sbires de Jean de Craon, qui ne se privent pas alors de se servir dans la cargaison,



Plan terrier
d'Ingrande,
1785 (détail).

Archives privées du
château de Serrant,
cote 676.

Photo Cl. Voisin-Thiberge

L'espace seigneurial
d'Ingrande se décompose
en trois parties: l'ancien
château, détruit au XIV^e
siècle, reconstruit
partiellement après 1410,
puis incendié et détruit à
nouveau en 1468; le portail
de la ville; la place de la
Cohue (ou place de la
Seigneurie ou encore
place des Halles).



Plan cadastral actuel
d'après l'IGN.

Ill. Y. Ménanteau

Localisation de ces mêmes
espaces sur le plan actuel.

voire même de naufrager le bateau pour mieux en récupérer ensuite le contenu en vertu d'un antique « droit de naufrage » censé autoriser de telles pratiques.

Finalement le jugement du Parlement de Paris, confirmé par un Arrêt de 1448, outre qu'il met fin aux abus les plus criants comme ce prétendu « droit de naufrage » inventé de toute pièce par Jean de Craon, stipule que désormais les marchands ne seront plus tenus d'*aller acquitter ou paier les dits droiz ou péages, ni quérir bullecte au lieu de Champtocé, et que ceux-ci devront désormais se régler sur la rive du fleuve, et que si par faute de concerter et ordonner receveur sur la dite rivière auxquels les dits demandeurs puissent acquitter les dits droiz, iceux demandeurs passent sans paier ou acquitter.*

L'Arrêt de 1448 donne ainsi clairement satisfaction aux marchands sur trois points essentiels :

- 1 - *Ils devront désormais être crus « sur leur serment » par Jean de Craon et ses hommes, quant à la qualité et la quantité des marchandises transportées, sans avoir à attendre parfois plusieurs jours, que des vérifications tatillonnes et répétées y soient effectuées.*
- 2 - *Le prétendu « droit de naufrage » dont se servait Jean de Craon pour récupérer les marchandises, après bien souvent les avoir lui-même jetées à la rivière, est aboli.*
- 3 - *Ils seront désormais dispensés de faire plusieurs lieues pour se rendre jusqu'au château de Champtocé afin d'y effectuer leur paiement et d'en obtenir l'acquit. Les droits seront payés à un commis ou receveur établi sur le bord de la rivière, et les marchands et voituriers ne seront plus tenus de se rendre pour le paiement, au château de Champtocé ;*

Ce jugement eut ainsi pour résultat de transférer le lieu de collecte du péage, du château de Champtocé où elle se faisait habituellement, pour l'établir dans la maison seigneuriale d'Ingrandes qui avait l'avantage de donner directement sur la Loire, évitant ainsi aux marchands toute perte de temps. C'est ainsi que naquit le Bureau des péages et acquits de Champtocé et d'Ingrandes où se percevront désormais les deux péages.

1631 : la suppression des péages seigneuriaux sur la Loire

Face à ces problèmes récurrents, Louis XIII et son ministre Richelieu finissent par décider la suppression de tous les péages de Loire.

En novembre 1631, une Ordonnance royale ordonne en effet la suppression par rachat de tous les péages seigneuriaux établis sur la Loire et *mande les sieurs de Bellejambe, Maître des Requêtes de l'Hôtel, René Sain, Trésorier de France en la Généralité de Tours, commissaires députés par Sa Majesté pour le remboursement des péages de la rivière de Loire.* Et notamment, si l'on regarde cette seule portion de la Loire située entre Angers et Saint-Florent le Vieil, elle prévoit explicitement le rachat des péages suivants :

- *celui de Ruzebourg, appartenant aux doyen, chanoine et chapitre de Saint-Laud les Angers,*
- *celui de la Roche au Duc, autrement la Roche Sereau,*
- *le péage de Tancre (près Rochefort),*
- *celui de Montejean,*
- *les péages de Champtocé et d'Ingrande, levés au dit lieu d'Ingrande,*
- *celui de Saint-Florent et de la Roche Baraton, appartenant au prieur et religieux de l'Evières et au sieur de la Roche Ferrière,*

- le péage dit le charonnage de Saint-Florent le Vieil, dépendant de ladite Abbaye.



Vue de la ville d'Ingrandes-sur-Loire (détail), anonyme, emplacement du péage seigneurial.

Désormais, on ne trouve donc plus mention dans les textes concernant les droits seigneuriaux sur la Loire, que de « droits de prévôté » affectant les marchandises étalées et vendues lors des foires, quelques péages par terre à l'entrée des villes, et les traditionnels droits de port, de bac ou de traversée, ou *passage au travers de la rivière de Loire*, qui eux subsisteront jusqu'à la Révolution.

Les autres péages véritables en dehors des péages seigneuriaux

- Le droit de Boète
- La Cloison d'Angers
- Le Trépas de Loire

Le droit de Boète

Création en 1402 (1477 pour les premiers détails concrets trouvés dans les textes) de ce *droit de Boète, ou de Boite*, car son paiement s'effectuait par versement dans une boîte destinée à cet effet.

Au profit de la Communauté des Marchands Fréquentant la Rivière de Loire, en contrepartie de l'entretien et du balisage de la rivière.

Assiette sur toutes les marchandises, excepté le sel (droit fixé à 1/100^e de leur valeur).

Suppression en 1764, un arrêt du Conseil d'État supprime le droit de Boète, quelques années avant que la Compagnie des Marchands ne soit dissoute en 1772.

En fait, à partir de 1679, Colbert s'efforcera de mettre en place un nouveau corps centralisé d'*Ingénieurs des turcies et des levées*, placé directement sous son autorité, qui va progressivement prendre en charge les fonctions exercées jusqu'ici par la Communauté des Marchands, et même venir remplacer dans ce rôle les Intendants des Généralités et Provinces à qui la responsabilité en avait été provisoirement confiée.

Décembre 1772 : suppression définitive de la *Compagnie des Marchands fréquentant la rivière de Loire*.

La Cloison d'Angers

Création : il s'agit d'un droit établi peut-être dès 1344, mais plus vraisemblablement en 1367. Il est initialement prévu pour dix ans par un accord entre Louis 1^{er} d'Anjou et les marchands de Loire, afin de financer les fortifications d'Angers et y construire une nouvelle ville *du côté d'Occident*, dont les fondements avaient été jetés déjà par Jean Sans Terre dès le début du XIII^e siècle :

Les marchands fréquentant la rivière de Loire voulurent bien contribuer à un si grand dessein, qui demandait un secours extraordinaire. Ils consentirent sur eux la levée du droit appelé depuis Cloison d'Angers ; mais avec la précaution qu'ils crurent capable pour conserver leur liberté ; car ils prirent de l'avis du Duc d'Anjou une déclaration solennelle que ni lui ni ses successeurs ne pourraient tirer cet octroi à conséquence contre les marchands ; qu'il ne s'en servirait que pour le temps y contenu (entre 8 et 10 ans), et n'en pourrait faire contre eux un prétexte de servitude. Mais les Ducs eurent plus d'une fois besoin de ce même secours, et toutes les fois qu'ils le demandèrent, ils l'obtinrent sous de pareilles assurances qu'ils donnèrent.

Assiette : sur toutes les marchandises passant (*montant, baissant et trespassant*) la rivière de Loire. Seuls les commerçants sont astreints à la payer, les denrées entrant en ville pour la consommation privée en étant exemptes.

Suppression : ce droit subsista jusqu'à la Révolution sans jamais être remis en question.

Établi à l'origine pour dix ans, au profit du duc d'Anjou, le droit de Cloison fut ensuite maintenu et transféré partiellement à la municipalité d'Angers lors de la création de celle-ci en 1474, avec cependant une surveillance continue du pouvoir royal quant à l'utilisation de ses deniers.

Mieux même :

- d'abord droit de Simple Cloison à sa création, on lui adjoignit ensuite,
- un droit de Double Cloison (doublement du droit), en 1596 à la demande des échevins et notables d'Angers,
- puis de Triple Cloison (triplement du droit) à partir de 1651, levé ensuite au profit du seul Trésor Royal.

Le Trépas de Loire

Création en 1369 : à l'origine, il s'agit d'un *droit exceptionnel accordé en 1369 par les marchands à Charles V de certain aide et subside appelé Trépas de Loire, sur toute denrée et marchandise, montant, baissant, ou traversant par la rivière de Loire, entre les ponts de Candès et d'Ancenis*. afin de fournir aux Anglais les 13 000 francs or que Du Guesclin leur avait promis sous condition qu'ils évacueraient l'abbaye de Saint-Maur située au Thoureil, entre Saumur et Angers. Mais une fois l'abbaye évacuée par les Anglais, il continua néanmoins d'être perçu comme auparavant.

Dès 1399, il est transformé et devient en fait un droit plus général et sans limite de durée.

Assiette et montant : deux deniers pour livre de la valeur des marchandises, fondée sur la seule affirmation des marchands, applicables sur toutes les denrées passant (*montant, baissant et trespasant*) par la rivière de Loire : exactement comme le droit de Cloison, si bien que les contemporains ont pu le considérer comme « un autre Droit de Cloison », une sorte de « quadruple Cloison » en quelque sorte.

Ce Trépas de Loire aurait dû se trouver supprimé en 1664 pour être réuni au *Nouveau Tarif de Colbert*, mais, pour d'obscures et complexes raisons juridiques, le prélèvement subsistera en Anjou jusque dans les années 1780, en dépit des nombreuses contestations et procès engagés par les marchands contre les engagistes et fermiers du Trépas de Loire.

Des droits proches des péages : les droits de Traites

Ce sont des droits hybrides qui présentent partiellement un caractère de péage, même s'ils sont véritablement plutôt des impôts sur la circulation des marchandises, parfois applicables seulement à quelques produits particuliers.

À noter qu'ils sont très souvent spécifiques à la seule province d'Anjou qui a toujours connu une histoire et un statut fiscal particulier par rapport aux autres provinces du Royaume.

Ce sont :

- La Traite d'Anjou
- L'Imposition Foraine d'Anjou
- Les Traites Domaniales d'Anjou et d'Ingrandes
- La Nouvelle Imposition d'Anjou



Carte générale du Duché d'Anjou dédiée à Monseigneur le Duc d'Anjou (détail), établie par Jean Le Loyer en 1654.

La Traite d'Anjou

Création : portant essentiellement sur les vins, elle est créée en 1369 au profit du Trésor Royal.

Assiette : la Traite d'Anjou consistait en vingt sols tournois par pipe de vin.

Suppression et réunion au *Nouveau Tarif* de 1664, sauf pour les traites et impositions foraines par terre qui continuèrent d'être perçues quasiment jusqu'à la Révolution.

L'Imposition Foraine d'Anjou

Création : en 1518 par François 1^{er}, puis revue et prolongée en 1542, 1594, et 1632 pour des confirmations et réappréciations successives, au profit du Trésor Royal.

Assiette : l'Imposition Foraine d'Anjou consistait en *douze deniers pour livre du prix, tant de ce même vin que de toutes autres denrées et marchandises sortant ou passant par la province d'Anjou pour être voiturées ou conduites par eau et par terre, soit hors du Royaume, soit en Bretagne et autres provinces réputées étrangères ou non sujettes aux aides.*

Suppression et réunion au Nouveau Tarif de 1664, sauf pour les traites et impositions foraines par terre qui continuèrent d'être perçues quasiment jusqu'à la Révolution.

Les Traités Domaniales d'Anjou et d'Ingrandes

Création en 1581 :

- c'est en 1581 que fut levée pour la première fois la *Traite domaniale d'Anjou*. Elle s'appliquait sur certaines marchandises transportées hors de la province d'Anjou, en Bretagne et autres *provinces réputées étrangères ou non sujettes aux aides*, notamment sur le blé, le vin, les toiles et pastels, mais aussi toutes sortes de papiers, tarots et cartes ou drapeaux.

- L'autre traite (*La Traite d'Ingrande*) fut également créée en cette même année par l'ordonnance du 31 décembre 1581, mais seulement semble-t-il sur les pruneaux.

Prélevées au seul profit du Trésor Royal, ces deux traites devaient toutes deux être payées au bureau d'Ingrandes, avant d'être supprimées pour être réunies au Nouveau Tarif en 1664.

La Nouvelle Imposition d'Anjou

Création : établie à l'origine par Henri IV *dès l'an 1593 pour subvenir aux frais des sièges de Rochefort et Craon*, puis prolongée en 1599 pour une durée limitée à dix ans, et encore prolongée pour neuf ans en 1610, par le roy Henry IV qui par une déclaration du 20 décembre 1599, *ordonna que la levée en serait faite sur la rivière de Loire et autres rivières descendantes en icelle au Pays d'Anjou pendant encore dix années*, elle fut finalement pérennisée jusqu'à l'Édit de 1664, qui l'intégra au Nouveau Tarif de Colbert.

Assiette : ce droit devait être levé *dans chacun des tabliers de la Traite d'Anjou, sur les marchandises, et notamment les vins, qui y passeraient, quelque part qu'elles fussent voiturées, soit par eau ou par terre.*

Un supplément au coût des péages :

La rémunération des officiers chargés de leur perception

Il s'agit de ce qu'on nommait « le Parisis 12 et 6 deniers » ou « Sou et six deniers », formalisé en Anjou à partir de 1643, et destiné à rémunérer les personnes titulaires d'« offices », chargées du contrôle et de l'estimation des marchandises, ainsi que du recouvrement des droits. Cette rémunération venant encore renchérir le coût des péages et donc le prix des marchandises.

Mieux même, la rémunération de certains de ces offices qui n'avaient pu être rachetés au moment de l'extinction du droit principal, ont pu continuer d'être perçue par leurs titulaires alors que le droit qui leur avait donné naissance avait déjà disparu depuis longtemps.

La réaction royale

Face à la complexité croissante du système et à la multiplicité de ces prélèvements, certains économistes qu'on appellera les « Mercantilistes » commencèrent à se poser la question de savoir pourquoi un royaume, aussi riche, aussi peuplé, et aussi puissant que le Royaume de France disposait d'une économie moins florissante que certains pays plus petits et moins peuplés, comme par exemple les Provinces Unies. Ils finirent par pointer du doigt ces barrières intérieures que constituaient les péages et autres prélèvements qui nuisaient gravement à la fluidité des échanges et à la bonne santé de l'économie du Royaume.

Il faut se rappeler que simplement entre Angers et Ancenis, ne se trouvaient pas moins de quatorze lieux où l'on percevait des péages, aussi bien à l'entrée des marchandises qu'à leur sortie du territoire concerné :

Les Ponts-de-Cé, Ruzebourg (La Pointe-Bouchemaine), La Roche-au-Duc, Tancre (Rochefort), Champtocé, Montjean, Ingrandes, Saint-Florent, La Roche-Baraton, Anetz, Ancenis, Chantoceau, La Pierre-Boisdron, Oudon.

Et en chacun de ces lieux on pouvait percevoir plusieurs droits de différentes sortes, à des taux différents, portant sur des marchandises différentes, qu'ils soient prélevés au profit de villes (Angers), de provinces (l'Anjou), de seigneurs locaux, de la Communauté des marchands de Loire (droit de Boète), ou du Trésor Royal.

Influencé par ces idées « mercantilistes », le pouvoir royal va se décider à agir en s'appuyant sur les arguments développés par ces derniers :

d'abord Louis XIII et son ministre Richelieu, en supprimant dès 1631, les péages seigneuriaux affectant le trafic sur la Loire.

puis Louis XIV et son ministre Colbert, en affirmant leur volonté, en 1664, de remplacer tous les prélèvements existants par un seul droit levé en un seul endroit, aux entrées et sorties du Royaume.

Les raisons et le contexte de l'Ordonnance de 1664

- unification du Domaine Royal,
- fluidification de la circulation des marchandises à l'intérieur du Royaume,
- simplification des droits et prélèvements,
- et accessoirement diminution du prix des marchandises grevé de ces multiples péages.

Les Ordonnances de Colbert et le nouveau tarif de 1664

Le texte préliminaire à l'Ordonnance de 1664 fait clairement état de *tant de levées et d'impositions capables de dégoûter nos sujets de la continuation de leur commerce.*

En conséquence de quoi *Nous avons ordonné à notre aimé et féal le sieur Colbert, Conseiller en notre Conseil Royal, et Intendant de nos Finances, ayant le Département de nos Fermes et du Commerce, de Nous faire un ample rapport de l'origine et établissement de tous les dits droits.*

C'est ainsi que sous l'impulsion de Colbert, est publié, le 18 septembre 1664, un Édit du Roy visant à simplifier et rationaliser ces multiples impositions dans le maquis desquelles plus personne ne se retrouvait, et à les regrouper dans un *Tarif Unique* qui allait être la préfiguration de ce qu'on allait appeler plus tard les droits de ~~do~~ douanes, censés n'être désormais perçus que selon un tarif unique et seulement à l'entrée ou à la sortie du Royaume de France, et non plus à la frontière de chacune de ses provinces, selon des règles particulières à chacune d'elle. C'est ce qu'exprime ~~clairement la texte suivant :~~

Nous voulions, ordonnons et Nous plaît, qu'ils soient et demeurent pareillement convertis en un seul droit d'entrée ou de sortie, qui sera levé au premier ou plus prochain bureau de la route et passage ordinaire des marchands et voituriers, tant par eau que par terre. [...]

Ce n'est autre que la préfiguration des droits de douane tels que nous les connaissons aujourd'hui. C'est d'ailleurs à partir de cette date que le « Bureau des Traités » d'Ingrandes prendra le nom de « Bureau de la Douane », ainsi qu'on peut le voir sur la gravure ci-dessous datée de 1695.



Vue de la ville d'Ingrandes, dessin de la collection Gaignières de 1695.

La disparition des différents péages de Loire

Si l'on voulait donc résumer l'histoire de la disparition de ces différents « péages » de Loire, on pourrait les regrouper en cinq catégories selon le processus qui a présidé à leur extinction :

1. D'abord les péages seigneuriaux qui furent rachetés et supprimés sur la Loire par l'ordonnance royale de 1631. A noter qu'ils ne le furent pas de la même façon sur d'autres fleuves comme le Rhône où ils subsistèrent souvent jusqu'à la Révolution.
2. Ensuite tous ceux, et c'est la majorité, qui furent réunis au nouveau Tarif de Colbert en 1664. C'est le cas notamment pour :
 - La Traite d'Anjou,
 - l'Imposition Foraine d'Anjou par voie fluviale, car les Traités et Impositions Foraines par terre furent conservées jusqu'à la Révolution,
 - les Traités Domaniales d'Anjou et d'Ingrandes,
 - la Nouvelle Imposition d'Anjou.
3. Ceux qui auraient dû aussi disparaître pour se trouver réunis à ce nouveau Tarif, mais qui, pour des raisons juridiques complexes ne l'ont pas été, notamment en Anjou, et qui ont donc continué d'être perçus jusque dans les années 1780, en dépit des multiples contestations engendrées par cette situation, comme ce fut le cas du Trépas de Loire, ou des Traités et Impositions Foraines par voie de terre.

4. Ceux qui ont subsisté jusqu'à la Révolution, comme les droits de Cloison (simple, double, et triple), jamais remis en question, peut-être parce que son produit servait au moins partiellement à financer la Municipalité d'Angers.
5. Enfin, ceux qui se justifiaient par un service rendu, comme les droits de Boète perçus par la *Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire*, jusqu'à ce que l'on décide que ce service pourrait être mieux rendu par d'autres. C'est alors le corps des ingénieurs des levées et turcies initié là encore par Colbert qui prit progressivement le relais jusqu'à la disparition complète des droits de Boète en 1764, précédant de peu la dissolution en 1772 de cette *Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire* qui était jusque-là chargée de sa perception.

Conclusion

On voit donc que même après l'Ordonnance de Colbert, vont encore subsister pour de longues années, différents péages ou autres droits grevant le prix des marchandises en circulation. Et ce n'est que la Révolution qui va finir par réaliser la grande idée de Colbert.

La Révolution française en effet ne va pas s'embarrasser des derniers scrupules de la monarchie et va assimiler tous ces péages à des « droits seigneuriaux » pour mieux les supprimer sans indemnité par un décret du 15 mars 1790, et instaurer dans la réalité une libre circulation totale des marchandises, mais en oubliant d'organiser un mode de financement des infrastructures de transport propre à les maintenir en état.

Aussi, après l'échec d'une gestion départementalisée, les voies fluviales, faute d'un entretien régulier, ne vont alors cesser de se dégrader, affectant l'approvisionnement des villes et la bonne circulation des marchandises.

Devant ce bilan désastreux des années de Révolution en matière de communications intérieures, le Directoire va décider d'abord d'instaurer une taxe sur les routes pour en financer les réparations.

Puis, par la loi du 30 floréal An X (20 mai 1802), il va créer des octrois à l'entrée des villes et même un « octroi de navigation » sur les fleuves.

La France sera alors divisée en bassins fluviaux, partagés eux-mêmes en arrondissements de navigation. Le droit est calculé en fonction de l'importance de la circulation et des conditions de navigation, et lie étroitement le droit acquitté à la valeur du service rendu. Les sommes perçues seront alors exclusivement affectées à l'entretien et à l'amélioration des voies navigables.

Au bout du compte, l'État se sera ainsi substitué aux péagers privés pour réaffirmer son monopole en matière de taxation du domaine public.

Les octrois à l'entrée des villes furent sans cesse remis en question durant tout le XIX^e siècle, mais ils ne furent réellement et définitivement supprimés qu'après la seconde guerre mondiale en 1948.

Quant à l'octroi de navigation, il se perpétue encore aujourd'hui sous la forme de ce que VNF (Voies Navigables de France) appelle désormais « redevance pour service rendu », qui est calculée sensiblement de la même façon que l'octroi de navigation créé par le Directoire, en fonction du tonnage transporté et du kilométrage parcouru, et affecté exclusivement à l'entretien de la voie fluviale.

Ne subsistent donc plus aujourd'hui que ces péages autoroutiers que nous connaissons bien, et qui rappellent étrangement les anciens péages seigneuriaux, dans lequel l'État se serait substitué au seigneur, et la société concessionnaire d'autoroute au fermier chargé de gérer et d'entretenir l'infrastructure, recevant en contrepartie le droit de prélever le péage correspondant.

Bibliographie sommaire

P. Mantellier : *Histoire de la Communauté des Marchands fréquentant la Rivière de Loire et Fleuves descendant en icelle*, Typographie de Georges Jacob, Orléans, 1864, T I, II, III.

Du Fresne de Francheville : *Histoire Générale et Particulière des Finances, contenant l'Histoire des Droits d'Entrée et de Sortie du Tarif de 1664*, De Bure, Paris, 1738.

Monteil Alexis : *Histoire Financière de la France, depuis les premiers temps de la Monarchie jusqu'à nos jours*, avec introduction, supplément et notes par Charles Louandre, Marc Barbou, Limoges, 1881.