Zeitschrift: Revue historique vaudoise
Herausgeber: Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band: 63 (1955)
Heft: 4

Artikel: Pays de Vaud et trafic international du XIIIe au XVIIIe siècle
Autor: Bergier, Jean-François
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-48718

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: 16.07.2025

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

Pays de Vaud et trafic international du XIIIe au XVIIIe siècle

(A propos d'un livre récent)

Quiconque s'occupe d'histoire vaudoise néglige souvent de considérer la position géographique de notre pays dans l'ensemble du monde occidental. Cette position n'est pourtant pas indifférente : s'appuyant à l'est aux Alpes, elle commande entièrement le débouché des grandes routes du Saint-Bernard et du Simplon ; du côté du Jura, elle contrôle toutes les passes méridionales, et particulièrement la cluse de Jougne-Les Clées. Quant au Plateau, il sert de support aux deux grandes voies qui, par Lucerne, Berne, Fribourg ou par Soleure, Neuchâtel, Yverdon conduisent du sud de l'Allemagne à Genève, à Lyon ou à Marseille. Il s'ensuit qu'une très grande partie du trafic international, dès le moyen âge et jusqu'à notre siècle, est passée par ici, et que le Pays de Vaud a été comme un vaste carrefour. Ceci explique pour une bonne part l'intérêt qui lui a constamment été porté par ses voisins, et dont toute son histoire est le reflet.

Mais l'importance de ce trafic n'a pas été régulière, il s'en faut. Des changements de structure sont intervenus dans l'économie européenne, rejetant dans une ombre plus ou moins épaisse des centres de production ou d'échanges jusque-là florissants, et leur en substituant d'autres. Or, l'histoire du trafic est conditionnée par ces déplacements de foyers économiques : il est bien certain que les routes sont déterminées avant tout par la position des points qu'elle doivent joindre. C'est pourquoi l'étude des variations du trafic en un point donné est extrêmement intéressante, aussi bien pour l'histoire économique dans son ensemble que pour l'histoire de la région directement intéressée.

La source principale pour des études de cet ordre, ce sont les comptes des péages établis en divers points de ces routes, non pas comme on le croit souvent pour entraver le trafic et engraisser princes ou seigneurs à ses dépens, mais pour financer la construction et l'entretien des routes, et plus encore peut-être pour les protéger contre le brigandage.

C'est le résultat d'une telle enquête qu'ont donné, en 1951, MM. Vital Chomel et Jean Ebersolt, à propos du péage de Jougne, dont ils ont eu la bonne fortune de retrouver les comptes dans le chartrier privé des

comtes de Chalon-Arlay [1]. Cet ouvrage semble avoir été passablement ignoré jusqu'ici des historiens vaudois. M. Dubuis, dans son récent article sur Les Clées [2], ne le cite pas ; il aurait pu y trouver des données fort intéressantes en raison du lien étroit qui réunissait ces deux péages. C'est pourquoi il me paraît opportun de le présenter aux lecteurs de la *Revue historique vaudoise*. Car il n'est pas possible de parler de Jougne sans évoquer, comme le fait Lucien Febvre dans sa préface, toute l'histoire de la grande route qui du Valais rejoint le Jura par Vevey, Lausanne et Orbe, ni sans observer de très près bien des éléments de l'histoire du Plateau suisse, et particulièrement du Pays de Vaud.

Ce livre, dit encore Lucien Febvre, ne constitue nullement « quelque obscure monographie de péage, mais... une juste et originale étude de circulation et de trafic ». Les auteurs n'ont pas voulu en effet se borner à enregistrer ce qu'ils pouvaient du trafic de Jougne en reproduisant purement et simplement les documents riches sans doute, mais quand même fragmentaires, qu'ils avaient mis au jour. Ils se sont efforcés de les compléter par de patientes et fructueuses investigations dans de nombreux dépôts d'archives, à Neuchâtel en particulier ; ils ont dépouillé de vastes collections de sources imprimées, et ils ont mis à profit les travaux de ceux qui les avaient précédés dans ce domaine encore très mal connu [3]. Ainsi le titre ambitieux de leur livre se justifie-t-il mieux. Toutefois, je pense qu'ils ont vu un peu grand. Il n'était guère possible, dans l'état actuel des connaissances, de faire l'histoire de « cinq siècles de circulation internationale » à partir d'un point privilégié sans doute, mais tout de même pas unique. Beaucoup de leurs propositions restent dans le domaine de l'hypothèse ; certaines généralisations sont un peu hâtives, et souvent assez vagues ; les meilleurs moments du livre me paraissent être ceux, trop rares, qui apportent des éléments nouveaux, des textes, plutôt que ces pages, très savantes sans doute, mais insuffisantes et de seconde main, où les problèmes économiques sont posés sur le plan européen.

Mais suivons un peu nos deux auteurs, au fil des pages, et sans prétendre redonner ici, de notre plume maladroite, la riche substance de leur livre.

La création du péage est due à l'intelligence clairvoyante de Jean de Chalon-Arlay, qui comprit le rôle que devait jouer la route passant

---

[1] VITAL CHOMEL et JEAN EBERSOLT, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne. Un péage jurassien du XIIIe au XVIIIe siècle.* Introduction de Lucien Febvre. Publié par l'Ecole pratique des hautes études, VIe section, collection *Ports, Routes, Trafics*, n° 2, 1 vol., Paris, 1951.

[2] OLIVIER DUBUIS, *Les Clées des origines au XVIe siècle*, dans *Rev. hist. vaud.*, 1954, p. 49 sqq.

[3] L'ouvrage comporte une importante bibliographie. Les travaux des historiens vaudois n'ont pas été négligés.

à Jougne au moment où l'économie, régionale pendant les premiers siècles du moyen âge, était devenue internationale. Il obtint en 1288 la concession d'une charte de Rodolphe, roi des Romains, l'autorisant à lever 10 sous lausannois par balle de marchandises transitant par Jougne. Cette charte fut confirmée par tous les princes laïcs et ecclésiastiques intéressés à cette affaire de près ou de loin, et même par une bulle de Nicolas IV. En réalité le péage existait déjà, probablement depuis le milieu du siècle ; mais l'autorisation impériale lui conférait une importance d'autant plus grande que le même document accordait à Jean de Chalon une sorte de monopole sur le trafic de la laine traversant la zone située entre Besançon et Valence, c'est-à-dire transportée de Champagne, dont les foires étaient le foyer économique le plus important du temps, jusqu'en Italie, qui en faisait une consommation considérable, et l'exportait vers l'Orient. D'ailleurs, l'installation de ce péage s'inscrit dans une politique unanimement pratiquée à cette époque, et tendant à favoriser l'expansion du commerce par des ligues de villes ou de principautés, telles que la Hanse, les ligues rhénanes et les combourgeoisies suisses. Son installation à Jougne et dans la région devait rendre Jean de Chalon et ses successeurs maîtres de Besançon (1289) et de toute la Comté, et assurer dans cette province la suzeraineté impériale.

Le péage de Jougne prit très vite de l'importance ; ses propriétaires surent l'administrer en entretenant la route, — un simple chemin muletier jusqu'au XVe siècle, — en la protégeant, et en attirant par ces avantages une nombreuse clientèle ; la multiplication des chemins au cours du XIVe siècle et les variantes possibles de l'itinéraire (par exemple en prenant la route Sainte-Croix - Pontarlier) obligèrent à l'installation d'un certain nombre de péages secondaires pour éviter la contrebande.

Il y eut cependant un fléchissement momentané : entre 1290 et 1310, pour des raisons politiques, les marchands vont préférer gagner le nord de la Champagne ou les Flandres par le Gothard ; même, en 1299, le péage de Jougne fut un instant transféré à Lucerne, dans des circonstances imparfaitement éclaircies encore.

Mais l'ouverture du Simplon, très peu utilisé avant le XIVe siècle, parce que long à franchir et peu sûr, va de nouveau orienter les marchands italiens, et surtout milanais, vers le Pays de Vaud et le Jura. C'est alors l'apogée du péage de Jougne, comme de celui de Chillon. Le sommet est atteint en 1350, avec 3131 balles de laine importées de Champagne ou des Flandres vers l'Italie. D'autre part, le trafic nord-sud (Rhin-Rhône) se concentre en Comté. Le comte de Neuchâtel se plaint que les marchands allemands délaissent la route qui longe le Jura de Soleure à Orbe ; les péages du pont de la Thièle et de Cudrefin (sur la route Yverdon-Fribourg) ne perçoivent pas grand-chose. En compensation, l'empereur l'autorise en 1358 à transférer son péage à

Ballaigues, c'est-à-dire entre Les Clées et Jougne ; ce qui oblige les marchands à acquitter une taxe supplémentaire et inutile.

Aussi la courbe des revenus de Jougne s'essouffle-t-elle dans la seconde moitié du XIVe siècle. Des paliers dépressifs apparaissent, malgré les maxima de 1359, 1380, 1389, 1396, qui ne seront plus atteints au XVe siècle. La laine brute se fait beaucoup plus rare ; les draps, produit des jeunes industries flamandes, puis anglaises, augmentent en proportion, mais non en volume ; si, en 1395-1396, le péage des Clées rapporte au comte de Savoie 1012 florins 3 deniers, ce ne seront plus, les années suivantes, que 350 à 500 florins.

Assez régulièrement, les comptes relèvent les noms et l'origine des *conductores ballarum* ; ce sont des Italiens (Lombards ou Florentins), des Bourguignons, mais le plus souvent des habitants de la région : des Clées, d'Orbe, de Romont, de Villeneuve, de Saint-Maurice. Les Vénitiens n'apparaissent que par intermittence ; en fait ils préfèrent la voie maritime ; ou bien, quand l'hostilité des concurrents gênois est trop vive, les cols situés à l'est : le Gothard, le Septimer et surtout le Brenner. Ce sont eux qui, au XIVe siècle, font rayonner les foires de Zurzach [1].

Ce grand trafic est presque unilatéral, du nord-ouest au sud-est ; d'Italie, il vient semble-t-il très peu de chose : un peu de mercerie, des épices, des armes ; ce phénomène est encore mal connu, parce que les comptes péagers ne tiennent compte que du volume des marchandises transportées, non de leur valeur.

Au XVe siècle apparaissent d'importantes modifications de structure. Les échanges ne sont plus dominés par l'axe Champagne et Flandres - Italie, mais par un écheveau de communications beaucoup plus complexe, au centre duquel vont se trouver, pendant quelques décennies, les foires de Genève, supplantées plus tard, du moins en partie, par celles de Lyon. La route du Valais, au lieu de quitter le lac à Lausanne, va le longer jusqu'à son extrémité ; les voies qui longent le Jura, de part et d'autre, vont encadrer Jougne, mais sans y passer. D'autres cols plus proches de Genève (la Faucille) lui seront préférés. L'ouvrage en question donne le détail de ces itinéraires nouveaux, avec beaucoup de précisions, grâce à la documentation glanée dans la région.

Dès lors et jusqu'à la fin, le trafic de Jougne sera déterminé par les contacts locaux ou interrégionaux entre la Franche-Comté et la Suisse. Et si le volume du péage reste à peu près le même, sa composition, son rythme n'ont plus « ni l'importance, ni la continuité, ni l'homogénéité du demi-siècle précédent » [2] ; ce caractère s'accentue encore lorsque, dès

---

[1] Cf. à ce sujet les travaux du Dr H. Ammann, en particulier *Die Zurzacher Messen im Mittelalter*, dans *Taschenbuch der historischen Gesellschaft des Kantons Aargau*, 1923 ; et *Neue Beiträge zur Geschichte der Zurzacher Messen*, Aarau, 1930.

[2] P. 95 du livre en question.

1468, la concurrence de Lyon vient menacer la prospérité du commerce genevois. En revanche, le Val-de-Travers et Pontarlier sont le théâtre d'un trafic croissant d'Allemagne vers Lyon.

Au XVIe siècle domine le « petit péage », produit des échanges régionaux ; les comptes marquent une tendance ascensionnelle de 1518 à 1580, une première rupture dans le premier tiers du XVIIe siècle, une reprise vers 1644-1645, puis c'est l'effondrement définitif, lorsque les guerres incessantes paralysent les échanges à travers le continent. La Franche-Comté, enjeu et victime de la guerre, est coupée de tous ses débouchés économiques, sauf l'Italie, par Lyon, et les cantons suisses. Ces deux marchés ne lui permettent qu'un commerce — et un trafic — fort restreints. Les péages d'ailleurs ne se justifient plus guère ; l'entretien et la sécurité des routes sont maintenant du ressort de l'Etat. Une enquête du Contrôle général ordonnée en 1724 aboutit à la suppression du péage de Jougne en 1740. Il fut rétabli quinze ans plus tard, et ses tarifs donnèrent lieu à de longs procès entre le maréchal d'Isenghien, lointain héritier des Chalon-Arlay, et la ferme des salines comtoises, fournisseur de la Suisse. Et le péage végéta jusqu'à la Révolution.

Ce n'est qu'un schéma sommaire jusqu'à la caricature que j'ai donné d'un livre trop riche, mais aussi trop dispersé dans son objet pour se laisser résumer en quelques phrases. Je pense cependant en avoir dit assez pour attirer l'attention de ceux que ces problèmes de circulation intéressent. D'ailleurs, pour l'histoire locale des régions jurassiennes, ce livre est plein de renseignements précieux, tant il est vrai qu'histoire locale et histoire générale ne présentent qu'une différence de degré, non de nature, et qu'elles sont nécessaires l'une à l'autre. C'est là peut-être une des meilleures leçons de cet ouvrage.

Je pense que les historiens vaudois doivent beaucoup de reconnaissance pour ce livre à MM. Chomel et Ebersolt, techniciens éprouvés de l'histoire économique, dont l'initiation n'est point aisée. Cet ouvrage rendra de nombreux services, et pour longtemps, car il apporte des éléments neufs et solides.

JEAN-FRANÇOIS BERGIER.