

COMMERCE DE LOIRE AU MILIEU DU XIV^e siècle

Un document d'archives

Le registre de péage de Champtoceaux (tenu par Nicolas de Tours) du 1^{er} novembre 1355 au 1^{er} novembre 1356 permet de mieux comprendre ce que pouvait être le trafic commercial sur la Loire au cours du Moyen-Âge.

Cependant des éléments obligent à la **prudence** quant aux enseignements que l'on peut en tirer : les chiffres avancés dans ce document ne sont probablement pas l'exact reflet de ce trafic.

En effet, le document ne rapporte les mouvements des bateaux que pour **une année** :

on sait aussi que la **peste noire** avait affaibli la population en 1348-49 et que le **Prince Noir** avait atteint les bords de Loire en septembre 1356 (offensive anglaise sur le Berry et le Poitou : à Nouaillé Jean II le Bon est fait prisonnier avec une rançon d'environ 12 tonnes d'or)

on sait encore l'importance de la **fraude** (le vin pouvait circuler en « échangeaux », sorte de tonneaux flottant entre deux eaux)

on sait de même que les **exemptions de péage** étaient fréquentes et qu'elles n'étaient pas comptabilisées du même coup (ainsi en 1369 une franchise est obtenue pour 29 pipes de vin destinées au collecteur du pape, ou qu'en 1370, 600 muids de sel sont exemptés sur ordre du Duc de Bretagne : ce qui se passait dans ces années a toute chance d'avoir existé auparavant ... la pipe c'est entre 400 et 500 L selon les régions ... le muid de matière solide varie entre 10 et 40 HL selon les régions) ;

on sait enfin que le **trafic des voyageurs** et leurs bagages est ignoré.

Les périodes de navigation sont significatives.

En 1355-1356, 1397 chalands chargés ont franchi le péage de Champtoceaux ... chiffre incomplet car le mois de juin a disparu du document : remarquons aussi que les gabares neuves et vides ne sont pas comptabilisées.

Le gros trafic a lieu en octobre, novembre, décembre (c'est la remontée du sel après l'été avec 361 bateaux, et la descente du vin après la récolte).

Un **faible trafic** est enregistré en février, mars, avril, mai (entre 30 et 40 bateaux par mois).

En juillet un trafic plus fourni avec 118 bateaux (c'est le réapprovisionnement en sel notamment).

Les **conditions de navigabilité** ne semblent pas jouer beaucoup sur le trafic. Les bateaux sont de faible tonnage et de faible tirant d'eau.

La navigation a été interrompue entre le 14 et 19 décembre en raison des glaces, ce qui n'a pas empêché que 176 bateaux passent à Champtoceaux en décembre, 2 ou 3 chiffres le 9, 14 gabares le 24, 3 bateaux le 26, ils étaient 5, mais le 29 on en dénombre 16 ... évidemment à Noël aucun.

Les denrées transportées.

Le **sel** vient en tête. Sur les 1.397 bateaux recensés, 989 ont servi au commerce du sel récolté en presque île guérandaise. Le sel remonte la Loire vers les grandes abbayes : St Florent de Saumur, le Ronceray, Marmoutiers, Fontevrault ... c'est une source évidente de rapport avec la gabelle. Durant les années de référence du document, il a été convoyé 9766 muids de sel.

Le **vin** descend dès la mi-octobre (vin d'Anjou ou de plus loin) : après une chute très forte en février, une reprise s'amorce en mars et avril. Faut-il croire qu'il s'agisse des crus de meilleure qualité ? En tout cas, 5400 barriques ont été conduites vers Nantes. Était-ce une bonne année ? Nul ne le sait !

Le **blé et la farine** ne représentent que 380 muids, mais l'approvisionnement reste assez régulier et essentiellement à la descente, en provenance sans doute du cœur de la France. Restent les marchandises secondaires : ail, oignon, noix, chanvre, bois merrain (pour les barriques), cuir, drap, quincaillerie (appelé batterie).

Le **marinier** ne naviguait jamais à vide, voici l'exemple de Baillet. Le 14 novembre, il descend avec du blé, le 19 remonte du sel, redescend le 31 décembre avec du blé ; le 10 janvier il remonte du sel et le 24 juin descend avec de la farine.

La plupart des marchandises secondaires sont à la descente (batterie du Nivernais, du Berry, drap des Flandres ou du Poitou).

En ce milieu du XIV^{ème} siècle, il n'est pas fait mention de sucre, ni de pelleterie, de matériaux de construction ... Pour les produits exotiques, il faut attendre la découverte de l'Amérique en 1492.

On estime qu'il fallait environ 25 jours pour monter de Nantes à Orléans et 15 pour descendre d'Orléans à Nantes.

Il faut rappeler le rôle capital de **Nantes** qui se développe de plus en plus à partir du XIV^{ème} siècle (déclin des foires de Champagne, insécurité des routes en raison de la Guerre de Cent Ans) ; la mer offre un moyen de transport plus sûr pour les marchandises en provenance de



la Baltique ou de la Méditerranée. Nantes deviendra comme une plaque tournante entre les marchandises maritimes et les marchandises fluviales.

Soulignons encore une fois que ce registre de péage ne s'appuie que sur **une année** de trafic relevé à Champtoceaux **au milieu du XIV^{ème}** siècle et qu'il n'autorise pas des projections définitives plus lointaines que celles tirées de cette année 1355-6. On ne peut préjuger du trafic en Loire moyenne non plus qu'en haute Loire ... même si les recettes de péage de Champtoceaux intéressent un commerce en amont de Nantes jusqu'à Orléans. Il a le mérite d'exister et de nous éclairer un peu sur notre passé.

Les Amis du Vieux Châteaueaux