

Voiture (de sel)

Marie-Laure Legay

Marché par lequel la Ferme générale assurait le transport des sels, par terre ou par eau, entre les salines et les dépôts, puis entre les dépôts et les greniers. La compagnie faisait appel à des entrepreneurs qui s'associaient entre eux pour honorer les traités et présentaient de solides cautions . Pour le transport en mer, le prix du fret fut réglé en 1669 (arrêt du 27 mars) à raison de 26 livres par muid mesure de Paris pour les ports de Normandie et Picardie, et 32 livres pour aller jusqu'à Rouen. La préférence était accordée aux navires nationaux, mais il pouvait arriver qu'on emploie des navires étrangers. Les frères Valet de la Touche et Valet de Salignac utilisèrent par exemple des navires hollandais pour acheminer le sel de Brouage vers les dépôts de la Manche pendant la guerre de Sept-Ans. Pour le transport intérieur, le prix était convenu à raison de tant de muids mesure de Paris, par grenier . La Ferme générale évaluait la quantité qui restait dans les greniers, la quantité à prévoir et faisait faire des états pour les entrepreneurs et leurs directeurs. Les parties tenaient compte de la distance et de la difficulté du parcours, calculaient le déchet fixe, incluait la location des sacs ou de barils. L'objet du chargement était constaté par les juges du dépôt. Le nombre de sacs, les quantités qu'ils renfermaient, les magasins dont ils étaient issus, la date de livraison, les greniers auxquels ils étaient destinés... étaient consignés dans un brevet que le voiturier remettait aux officiers du grenier de destination. Dans le ressort des Grandes gabelles, une seule entreprise générale des voitures de sel passait contrat avec la Ferme générale à la fin de l'Ancien régime. minot de sel dont le déchet était inférieur à celui autorisé, de sorte que la compagnie de transport avait grand intérêt à éviter les pertes au maximum. Le 7 octobre 1715, l' adjudicataire Paul Manis signa pour six ans le traité des voitures des sels destinés aux greniers du Lyonnais, Dauphiné, Provence, Languedoc par le Rhône, l'Isère et la Saône en faveur de Dominique Fraisse à raison de 52 000 livres année commune. Le traité de Fraisse fut donné à déchet , c'est-à-dire que l'entrepreneur devait rendre dans les greniers la quantité de minot de sel qui lui avait été délivrée aux lieux de chargement (Peccais et Arles), aux déchets près portés par le traité et fixés selon l'éloignement de chaque grenier. Fraisse présenta de solides cautions : des banquiers de Lyon comme Dominique Rolland, Edme Rousseau ou Jean-Baptiste Berger, des hommes riches et fort versés dans les affaires du roi comme François Pauliny, Etienne Charpy, Jean-François Dumas, des fermiers des coches du Rhône comme Jean

Chiquet, Philippe Camac, Louis Bourbon... L'entreprise Fraisse installa son bureau à Tarascon. Elle prévint de dresser ses comptes chaque année et pour connaître ses pertes et profits, elle exigea de chaque commis de la conduite des trains, lors du dernier voyage, un descriptif certifié par le bureau de Tarascon de l'état de son train, de ses chevaux, bœufs, cordages, barques, et autres ustensiles pour pouvoir faire immédiatement après le dernier emplacement un inventaire général de tous les équipages, denrées, ustensiles restant en nature avec l'estimation qui en sera faite par les associés. Une offre concurrente vint perturber cet agencement : Pierre Aubert, bourgeois de Paris, proposa de se charger de l'entreprise des voitures pour 42 000 livres seulement. Outre le rabais de 10 000 livres, Aubert prétendait faire une économie de plus de 20 000 livres sur les déchets. Les Fermiers généraux acceptèrent cette nouvelle offre. Dans les années 1760, l'entrepreneur de voitures de sel des petites gabelles était payé 60 000 livres par mois, prix fixé en 1762, ce qui indique une hausse très forte du prix des voitures au XVIIIe siècle. greniers à sel se remplissaient. On relève dans les archives plusieurs plaintes de métayers ayant été contraints de faire ce service pendant les récoltes. On relève également des plaintes de la compagnie liées aux infidélités des voituriers. Nombre d'entre eux étaient tentés de découdre les sacs, de les déficeler et déplomber pour prélever une part destinée à la vente frauduleuse. Contre eux, un édit de 1696 les menaça de peine de mort par pendaison et étranglement comme voleurs domestiques. De même, ils étaient soumis à une amende de 500 livres et au paiement du surplus si le déchet dépassait les deux minots par muid. La sévérité de la loi n'empêcha pas certains de frauder comme le voiturier Louis Chartier pendu sur la place des halles au Mans le 23 août 1783 pour avoir prélevé du sel lors d'un transport entre Malicorne et Connéré. La sûreté des longs trajets était assurée par la mise en œuvre de convoi d'une dizaine ou douzaine de voitures. Ces trains-sauniers circulaient en plein jour et étaient escortés de gardes armés. Toutefois, le gouvernement dut rappeler ces mesures et engager les intendants de province à y pourvoir, comme en 1771. Terray, par l'arrêt du 7 avril 1771, revint à la charge en rappelant que les charrettes à deux roues ne pouvaient être attelées avec plus de trois chevaux. Dès lors, les voituriers sollicitèrent une exemption pour les voitures des sels. Le ministre Bertin leur fut favorable et écrivit une lettre circulaire aux intendants de province pour les enjoindre à exempter les rouliers du sel de la mesure adoptée par Terray. Le roulage fit encore l'objet d'un arrêt du 20 avril 1783 allant dans le même sens. Pour les voies d'eau, la Ferme générale procédait de même par traité. L'adjudicataire Nicolas Desboves signa ainsi en 1731 plusieurs contrats de voiture, avec Charles Nicolas Leblanc pour le transport par terre des gabelles du Languedoc, avec Joachim Chenu pour les voitures par les rivières de l'Aisne, Seine, Yonne, Jean-Baptiste Dumont pour les voitures par les rivières du Maine, de la Sarthe, du Loir, Nicolas de Bombourg pour les voitures par eau du Dauphiné Les entrepreneurs constituaient des trains de bateaux accrochés les uns aux autres avec en tête le bateau-maire. Un train de chalands de la Loire se composait par exemple du bateau-maire, du tiro, sous-tiro, du soubre, du soubriquet et en dernier lieu de quelques allèges. Sur le Rhône, le train-saunier était ordinairement composé de trois ou quatre barques chargées

ensemble de 20 à 38 muids. La navigation était gênée par nombre d'obstacles : la force des courants aux abords des moulins, les bacs à traïlle dont les cordages étaient mal tendus, l'encombrement aux passages des ponts ou à l'entrée des villes. . . Les baux d' adjudication des Fermes précisaient que le roi, pour faciliter le voiturage sur les rivières, enjoignait à toute embarcation montante ou descendante de céder le passage aux barques de sel, comme aux articles 196 et 197 du bail Carlier. Toutefois, ces dispositions n'étaient pas toujours respectées et les contestations liées à l'encombrement des rivières, notamment à Paris ou Lyon, étaient nombreuses.

Références scientifiques

Sources archivistiques et imprimées:

- Sources archivistiques:

- AN, G1 23, f° 18 (plainte du 9 septembre 1768), f° 67 (lettre de l'intendant d'Alençon à l'abbé Terray le 11 mars 1771 lettre de l'intendant de Rouen à l'abbé Terray du 22 mars)
- AN, G1 91, affaire Louis Chartier, 1783
- AN G1 97 Dossier 5 : Traité de l'entreprise de la voiture des sels pendant le bail Mager (1787-1793), Fournissement pour la 2e année (1788)
- AN, G1 98 dossier 11, "Correspondance et règlement sur le roulage des voitures des sels, 1772-1787"
- AD du Rhône, 5C 4, f° 147, octobre 1762
- AD du Rhône, 6C 22, traités des voitures de sel des pays de petites gabelles, 1715
- AN, G1 23, f° 18 (plainte du 9 septembre 1768), f° 67 (lettre de l'intendant d'Alençon à l'abbé Terray le 11 mars 1771 lettre de l'intendant de Rouen à l'abbé Terray du 22 mars)
- AN, G1 91, affaire Louis Chartier, 1783
- AN G1 97 Dossier 5 : Traité de l'entreprise de la voiture des sels pendant le bail Mager (1787-1793), Fournissement pour la 2e année (1788)
- AN, G1 98 dossier 11, "Correspondance et règlement sur le roulage des voitures des sels, 1772-1787"
- AD du Rhône, 5C 4, f° 147, octobre 1762
- AD du Rhône, 6C 22, traités des voitures de sel des pays de petites gabelles, 1715

Bibliographie scientifique:

- Thierry Claeys, Les institutions financières en France au XVIIIe siècle, Paris, SPM, t. 2, 2011, p. 503-508

Citer cette notice:

Marie-Laure Legay, *Voiture de sel* in Marie-Laure Legay, Thomas Boullu (dir.), *Dictionnaire numérique de la Ferme générale*, [en ligne], 2023, <https://fermege.meshs.fr/notice/199>