

# Seine (bassin de la)

Marie-Laure Legay

Voie de circulation majeure des denrées et marchandises, la Seine constituait l'épine dorsale d'un vaste bassin qui coïncidait pour grande partie avec le ressort des Cinq grosses fermes. Depuis Châtillon sur Seine jusqu'au Havre , ce cours d'eau naturel était emprunté par de multiples bateaux et voitures halées, essentiellement au printemps et à l'automne. Comme les autres fleuves du royaume, la Seine faisait l'objet de nombreuses installations de contrôle, biscayennes, pataches et de bureaux de droits situés aux points stratégiques. L'ordonnance royale des Eaux et Forêts d'août 1669 désigna le fleuve comme voie navigable. Il appartenait donc à la Couronne même si les concessions de juridiction et de police furent multipliées. Péagistes, gardes-ports, inspecteurs-contrôleurs sur le placement des bateaux, voyers, régisseurs, fermiers... formaient une armada d'ayants-droit. péages . Le gouvernement tenta de les racheter en créant les droits dits de rivière par la déclaration du 12 janvier 1633. Après 1724, plusieurs péages particuliers furent supprimés, comme celui du pont de Mantes dû sur les bateaux de sel en 1729. D'autres, en revanche durent être confirmés. A Mantes toujours, le péage sur les bêtes à pied fourché passant sur le fleuve appartenait au sieur de Montesquiou, engagiste du Domaine ; il fut maintenu en 1745. In fine, on peut distinguer trois secteurs fiscaux concernant le trafic marchand : en aval, depuis Le Havre jusqu'à Caudebec, les recettes des bureaux de traites, Domaine d'Occident mais aussi des droits d'abord et de consommation sur les poissons, dominaient. Les ports de la direction de Rouen (Le Havre et Rouen notamment) recevaient de toute l'Europe et de la Méditerranée les huiles, le charbon, la soude, les métaux, les vins ; mais aussi des îles, le sucre ou le café... soumis aux droits de douane et droits du Domaine d'Occident. brigades sur terre et sur le fleuve. La Ferme générale entretenait des pataches à Quillebeuf, au Trait, à Jumièges, à Saint-Pierre-de-Manneville, à Sahurs, à Val-de-la-Haye, à Petite-Couronne, à Dieppedalle , à Rouen, à Caudebec pour éviter l'entrée dans les Cinq grosses fermes en fraude des droits du tarif de 1664. La Direction des traites de Rouen doublait ces pataches ou brigades fluviales de brigades terrestres installées à Mesnil sous Jumièges, Duclair, ou Saint-Georges l'Abbaye. Consacrées au trafic commercial, ces brigades ne doivent pas être confondues avec celles qui contrôlaient le faux-saunage. Toutes les denrées et marchandises n'étaient pas destinées à Paris ; d'aucunes étaient acheminées vers la Picardie, par l'Oise ou par voie terrestre. Troisième port colonial à la fin de

l'Ancien régime, Rouen souffrait cependant d'un défaut de fret retour, de sorte que le trafic de la Seine était plus important à la remonte qu'à la descente. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, on estime que le fleuve assurait plus d'un tiers des volumes arrivant dans la capitale. Cent à cent cinquante unités fluviales naviguaient sur la basse Seine d'après Léon Cahen. A Mantes, où certains bateaux passaient plusieurs fois par an, on compta 246 passages en 1781, 353 en 1784, 383 en 1785. rivière établis surtout sur les vins et eaux-de-vie, ainsi que les droits d'entrées dans la capitale. Le bassin versant enfin, disposait également de bureaux des droits de rivière jusqu'à Montereau, puis des bureaux de traites de la Direction de Langres : bois du Morvan, vins de Bourgogne, blés, sables et cailloux, pierres de taille... y étaient taxés. La fraude des droits se révélait plus difficile sur le fleuve que sur voie terrestre à cause du caractère contraint de la navigation fluviale. En revanche, tous les autres droits que levait la Ferme dans les bourgs riverains et qui ne concernaient pas directement le trafic, mais plutôt la consommation (droits d'aides, subvention, droits réservés, droits rétablis...) étaient comme ailleurs dans le royaume, sujets aux pratiques frauduleuses. On constate notamment de vives contestations dans les localités situées en amont de Paris. A Corbeil par exemple, les habitants menacèrent d'assassiner les commis de la ferme dans le temps qu'ils faisoient leur ronde et veille et pour cela s'estans attroupez, plusieurs ensemble avec sabres, des batons à deux bouts, et d'autres armes le 11 janvier 1693 (arrêt du 20 janvier 1693), mais aussi le 28 décembre 1770, le 1<sup>er</sup> septembre 1774, le 21 décembre 1775, périodes au cours desquelles la tension sur les prix était maximale. péage de Saint-Denis, la maison de la Rochefoucauld pour le péage de La Roche-Guyon. De même les tabacs, comme toutes les marchandises destinées au service du roi, étaient exemptés des droits de péage. Comme agent fiscal en revanche, la Ferme générale tirait profit du trafic commercial et assignait les marchands récalcitrants à reconnaître les droits des diverses régies associées à la compagnie. Le transport du sel: La Ferme générale était sujette aux péages des particuliers reconnus par le roi. Au total, les comptes des péages font voir que les voitures de sels pour une année, réglaient dans le ressort des grandes Gabelles pour plus de 10 000 livres de droits sur un an ; 11 054 livres en 1782 (2<sup>e</sup> année du bail Salzard) ; 10 721 livres pour 1785 (5<sup>e</sup> année), le tout pour la Seine et ses affluents. En revanche, la Ferme contesta les prétentions de certains ayants-droit. Lorsque Michel Beaugrand, pourvu de l'office de voyer du roi en 1720, réclama des droits sur le bateau des gabelles commandé par François Langlois, l'adjudicataire fit valoir l'article XXII et CCX du bail Domergue pour rappeler que les administrateurs et régisseurs des gabelles de Sa Majesté [étaient] exemts de tous droits pour raison des navires et bâtimens employez pour les fournissemens des sels des dépôts et greniers . Beaugrand se pourvut par devant le parlement de Rouen qui confirma ses prétentions, mais le Conseil du roi arbitra en faveur de la Ferme (1723). Le sel du roi circulait en abondance. En 1783 par exemple, 79 028 sacs de sel remontèrent le fleuve depuis Dieppedalle. Chargé dès février ou mars à Marennes par les caboteurs français ou étrangers, ils remontaient depuis Le Havre ou Honfleur jusqu'à Rouen et Paris. Les Fermiers généraux payaient le coût du fret maritime (25 à 35 livres par muid), le fret fluvial, le péage de La

Roche-Guyon (2 septiers de sel) pour acheminer ce sel jusque dans la capitale. salines, la compagnie des Fermiers généraux établit un bureau de contrôle au Pecq, celui de Rouen ne parvenant pas à lui seul à faire l'inspection de tous les barils. Le 13 mai 1718, trente faux-sauniers entrèrent en lutte avec les archers (arrêt de la Cour des Aides, 2 juin 1718). Le directeur des gabelles de Rouen réunit en 1727 les principaux négociants de la ville, avec l'avocat, le procureur de la ferme et le contrôleur du bureau de Pecq. Cette concertation visait à engager les négociants à prendre leurs acquits à caution pour toutes les salines destinées au port du Pecq. Dans ce village installé dans une boucle de la Seine, au pied du château de Saint-Germain-en Laye, le bureau fut donc renforcé avec un capitaine général servant de contrôleur aux appointements de 1 000 livres et deux gardes à 300 livres, pour exécuter les articles V et VI du titre XV de l'ordonnance de mai 1680. Trois registres devaient être tenus dans ce bureau : un registre des déclarations et passavants des lieux de l'enlèvement des salines, que les marchands ou voituriers devaient remettre avant le débarquement des bateaux en joignant les lettres de voiture ou acquits à caution ; le second registre reprenait les acquits à caution et passavants avec le nom du bureau, la date, le numéro, le nombre de marchandises ; le troisième enregistrait les certificats de décharge. Ce bureau était subordonné au grenier à sel de Poissy, distant d'une lieue (environ 4 kilomètres). Les employés étaient donc payés par le receveur du grenier ; le capitaine rendait compte de son activité au receveur qui, au besoin, informait le contrôleur général des gabelles du département. Le receveur du grenier se rendait une fois par semaine au bureau pour vérifier les registres. En tant qu'agent fiscal, la Ferme générale profita naturellement du trafic intense qui animait la Seine depuis Le Havre, Rouen, jusqu'à Paris, puis Nogent, Troyes et en amont, Bar-sur-Seine, terre de vignoble. Divers droits se levaient d'après les ordonnances sur les aides, mais les marchands durent également tenir compte de nouvelles régies établies sur le fleuve. Droits de consommation et de commerce: La Ferme générale levait des droits sur les vins, les poissons, le denrées. . . . Les droits d'abord et de consommation sur les poissons étaient levés par la Ferme sur tous les poissons frais, secs ou salés qui venaient des ports de Normandie pour être consommés dans les villes et lieux le long de la rivière ( ordonnance des aides de 1681, articles IX à XI). Rappelons que la capitale était alimentée en marée du jour par le port de Dieppe essentiellement. Toutefois, les aloses qui remontaient le fleuve étaient comprises dans ces droits, bien que les pêcheurs de Rouen voulussent s'en défendre. Treize sols et cinq deniers se levaient sur une pièce de saumon, tarif que la Ferme générale modéra en demandant à ses commis de lever cette somme sur un panier de quatre aloses et non à la pièce. Parmi les nouvelles régies établies par le roi : celle des droits sur les marchandises voiturées de Rouen à Paris et de Paris à Rouen créée en 1717 (arrêt du 23 octobre). Deux receveurs , deux contrôleurs et deux peseurs furent établis dans les deux villes, sous la responsabilité des échevins. Cette régie ne fut pas confiée à la Ferme générale. En revanche, la régie des droits réservés fut cédée en 1722 à Martin Girard, lié financièrement à la Ferme. Ce dernier eut bien du mal à faire valoir ses droits sur les bateaux déchargeant au port de Saint-Denis et de la Briche : pas moins de vingt procès-verbaux furent dressés en cinq mois

en 1723 contre les marchands qui tentèrent de profiter du statut privilégié de cette banlieue pour faire des entrepôts ; trois bateaux de charbon d' Angleterre, 377 ballots de papiers et cartons , 12 tonnes de suif d'Irlande, 237 tonnes de soude et goudron, 2 563 pots de beurre salé, 262 caisses de savon, 20 pipes ou barriques d' huile, 26 pièces ou barils d'alun, 11 tonnes ou grandes mannes de sucre, 21 tonneaux ou ballots de mercerie, quincaillerie et épiceries, 300 grands pains de fromage, 4 ballots de coton filé, une barrique et 16 planches de cuivre, 20 pièces d' eau-de-vie, 2000 poignées de morues, et 400 barils de maquereaux salés , d'après l'état certifié de Pogues, directeur des droits à Saint-Denis, demeureraient en instance de paiement en 1723. Or, Saint-Denis entraînait bien dans le ressort de la juridiction de Paris comme banlieue et à ce titre, les bureaux de Martin Girard furent maintenus. Les droits de rivière taxaient les vins et les eaux de vie du bassin fluvial à diverses conditions. Le grand droit de Picardie par exemple, se levait sur les vins du cru des rives de la Seine, de l'Oise, de l'Andelle, de l'Eure et de l'Iton, quand ils étaient destinés à la Picardie et à la Normandie. Ce droit était difficile à lever. Il fallut établir des états de paroisses (13 avril 1745) mais malgré cette disposition, la fraude persistait. En 1755, Louis XV supprima ces droits de rivière quand ils étaient transportés par charroi (sauf si le vin était destiné à Rouen car dans ce cas, il devait être levé sur les tonneaux des droits d'entrées). Cette décision fut justifiée par le souci de faire cesser les nombreuses contestations. Il s'agissait aussi d'encourager la production viticole. La Ferme générale donna son accord. Notons que les vins voiturés par la rivière (et non par charroi) demeuraient taxés à quatre livres 9 deniers par muid de vin, et déclarés aux nouveaux bureaux de Pîtres et Les Damps, à proximité du Pont-de-l'Arche. Meulan, Mantes, Poissy et Conflans complétaient le dispositif de bureaux en aval. En amont de Paris, on les trouvait à Charenton, Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon, Corbeil, Melun, et Montereau. Aux abords de Paris, les denrées et marchandises étaient sujettes à de nombreux péages hérités des droits seigneuriaux et ecclésiastiques, à Mantes, à Poissy (au profit de Notre-Dame de Poissy et de la maison de Bouillon), à Conflans, à Maisons (au profit de l'abbaye d'Abbecourt), au Pecq (au profit du marquis de Brissac), à Saint-Denis enfin où l'abbaye disposait encore de divers droits, notamment sur les poissons. Saint-Denis marquait l'entrée dans la capitale et disposait donc en outre d'un des 29 bureaux des droits d'entrées de Paris. La fiscalité royale dans la capitale portait davantage sur la consommation que sur la circulation. Pour compléter le dispositif de la barrière d'octroi, trois pataches étaient disposées sur la Seine : une en aval : à l'est du bac des Invalides (rue actuelle de Esnault-Pelterie) ; deux en amont : sous l'Arsenal (pont d'Austerlitz) et au bac de la Râpée. Dans le dernier tiers du XVIIIe siècle, le produit des droits d'entrée à Paris atteignait 36 millions de livres (les boissons représentant plus de 55p des taxes parisiennes). Pour la Ferme qui espérait un revenu de 48 millions, le manque à gagner de 12 millions résultait notamment des stratégies d'évitement : comme pour la ville de Lyon, les droits sur les boissons et autres droits d'aides engageaient les cabaretiers à s'installer à l'extérieur de la capitale. Bercy, Conflans, Charenton-le-Pont, à la confluence de la Marne, accueillèrent les nombreuses auberges. L'approvisionnement de la

ville provoquait l'encombrement des ports (port au vin, au blé, aux poissons, au charbon de bois et de terre. . . ), ce qui nécessita l'organisation de gares d'attente en amont, à Choisy-le Roy ou à Villeneuve-Saint-Georges notamment. Le trafic en amont: A la descente, les marchandises entraient dans le ressort des Cinq grosses fermes par les bureaux de Mussy, Gyé sur Seine, Troyes et Nogent (direction de Langres). Le trafic des vins de Bourgogne, des grains, des pondéreux. . . s'intensifia de sorte que des gares d'attente furent organisées à Choisy-le Roy ou à Villeneuve-Saint-Georges pour éviter l'encombrement des ports de Paris (Reynald Abad). Cette intensification des échanges dans le bassin versant provoqua l'intérêt de divers affairistes. Considérant que "dans les bonnes années, on peut récolter dans la Direction des aides de cette ville (Bar sur-Seine), cent cinquante mille muids de vins, jauge de 240 pintes de Paris", un dénommé Leriche proposa de former une compagnie pour l'exploitation de la navigation fluviale, tablant sur un coût de transport par eau autour de 9 à 10 livres le muid, au lieu de 20 à 22 livres par voie terrestre. Leriche considéra, outre les vins et les eaux-de-vie, le transport des fers du pays de la Montagne, celui des bois exploités à Marcilly, les grains, les chanvres, la laine. . . (1787).

## Références scientifiques

### Sources archivistiques et imprimées:

- Sources archivistiques:
  - AN, G1, pièce 17 ter : Direction des traites de Rouen : tableau des receveurs et employés existants dans les bureaux des fermes du département de Rouen au 1er octobre 1785
  - AN, G1 98
  - AN, G1 91, dossier, dossier 26 : Salines du département de Rouen, 1727
  - AN, G1, pièce 17 ter : Direction des traites de Rouen : tableau des receveurs et employés existants dans les bureaux des fermes du département de Rouen au 1er octobre 1785
  - AN, G1 98
  - AN, G1 91, dossier, dossier 26 : Salines du département de Rouen, 1727

### Bibliographie scientifique:

- Gustave Guilmoto, Etude sur les droits de navigation de la Seine de Paris à La Roche-Guyon du XIe au XVIIIe siècle, Paris, A. Picard, 1889
- Léon Cahen, Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne, Annales d'histoire économique et sociale. 3 année, n.12, 1931, p. 487-518

- Pierre Dardel, Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle, Paris, Sevpen, 1963
- Pierre Gaxotte, On passe et on repasse les ponts , dans Paris au XVIIIe siècle, Paris, Arthaud, 1982, p. 135-167
- Jean-Pierre Bardet, Rouen au XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social, Paris, SEDES, 1983
- Vida Azimi, Un modèle administratif de l'ancien régime. Les commis de la Ferme générale et de la régie générale des aides, Paris, éditions du CNRS, 1987 p. 28-29
- Anne Conchon, Droits de péage et pouvoirs sur la rivière (XVIIe et XVIIIe siècles) , Hypothèses, 1997-1. p 83-88
- Isabelle Backouche, La trace du fleuve. La Seine et les Parisiens (1750-1850), Paris, Éditions de l'EHESS, 2000
- Reynald Abad, Le grand marché. L'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien régime, Paris, Fayard, 2002
- Jacques Bottin, De la toile au change : l'entrepôt rouennais et le commerce de Séville au début de l'époque moderne , Annales du Midi, t. 117, n°251, 2005, p. 323-345
- Archives sonores : Gens de la Seine : gensdelaseine.com, notamment 2 : Les voyageurs du port Saint-Paul et 3 : les voituriers

### Citer cette notice:

Marie-Laure Legay, *Seine bassin de la* in Marie-Laure Legay, Thomas Boullu (dir.), *Dictionnaire numérique de la Ferme générale*, [en ligne], 2023, <https://fermege.meshs.fr/notice/35>