

Abbaye de Donzère et la circulation sur le Rhône au IXe siècle à propos du privilège de l'empereur Lothaire (840)

Fondé au VIIIe siècle par Lambert, abbé de Fontenelle, sur un fisc royal mérovingien, le monastère de Donzère connu, au cours du Moyen Age, bien des vicissitudes, qu'ont rapportées les historiens qui se sont penchés sur les rares textes conservés et qu'a encore rappelées CI BOISSE dans un numéro récent de "Recherches Donzéroises" (1). Notre propos n'est pas de reprendre ici les éléments de l'histoire de cet établissement monastique, solidement établis depuis la publication, en 1938, d'un article de J. de FONT-REAULX, mais d'attirer l'attention sur l'un des documents qui permettent de poser quelques jalons dans cette histoire, à savoir le privilège accordé, en 840, par l'empereur Lothaire à Hildegise, abbé de Donzère.

Ce document, dont le texte figure en appendice, apparaît comme exemplaire à plus d'un titre. À une époque — pas très éloignée — où les préoccupations des historiens les portaient à s'attacher avant tout aux problèmes politiques et institutionnels, et donc à négliger ce qui constitue aujourd'hui l'essentiel du champ historique : l'économique, le social et le culturel, on n'a pas su, semble-t-il, porter sur les textes le regard qu'il convenait. Sans doute J. de FONT-REAULX consacre-t-il, dans son article sur l'abbaye de Donzère, deux paragraphes à l'aspect économique du privilège de 840, mais c'est pour en minimiser le contenu, et de toutes manières son souci n'est pas là, il est de résoudre les problèmes juridiques posés, tout au long du Moyen Age, par la rivalité entre l'évêque de Viviers et l'abbaye de Tournus pour la possession de Donzère. Or ce document nous apparaît comme particulièrement révélateur d'un certain nombre d'aspects caractéristiques de la vie économique dans l'Europe carolingienne. Cette partie de l'Histoire a été, ces dernières années, complètement renouvelée par des travaux fondamentaux (2) et c'est à la lumière de leur apport qu'il y a lieu de proposer une nouvelle lecture du diplôme de l'empereur.

ANALYSE DU DOCUMENT

Le type de texte auquel nous avons affaire ici est, comme le remarque à juste titre FONT-REAULX, très répandu. De fait, le privilège impérial exemptant de taxes l'abbaye de Donzère s'inscrit dans toute une série de documents identiques dont ont bénéficié, depuis le VIIIe siècle, des abbayes aussi notables que Saint-Denis, Aniane, Saint-Aignan d'Orléans, Saint-Germain d'Auxerre, Saint-Maur-des-Fossés, Saint-Martin de Tours, pour n'en citer que quelques-unes implantées en pays "français". Que l'abbaye de Donzère figure aux côtés de ces établissements prestigieux bénéficiaires de la bienveillance royale ou impériale est déjà un fait digne d'attention, révélant l'importance acquise moins de quarante ans après la rénovation due à Charlemagne.

Plus précisément, que contient le document ? Lothaire, qui vient de succéder à son père Louis le Pieux sur le trône impérial, se trouvant le 10 octobre 840 en son palais de Ver, au diocèse de Senlis (3), autorise l'abbé Hildegise et la communauté des moines de Donzère à entretenir sur le Rhône et sur les autres rivières de son empire deux barques (duae naues) pour les besoins du monastère. Il ordonne à tous les prélats, à tous les hauts fonctionnaires et à tous ceux qui détiennent une parcelle de l'autorité publique (omnibus rem publicam administrantibus) de les laisser circuler librement (libere atque secure) sans prélever sur elles aucune taxe et de leur laisser le loisir d'aborder où elles le voudront, d'y rester le temps nécessaire pour acheter et vendre, sans avoir à acquitter aucune contribution de quelque nature qu'elle soit (nihil ab eis prorsus, ut dictum est, exigatur) . La même faveur est accordée aux chars et aux bêtes de somme de l'abbaye (carra et sagmaria). Le privilège fait connaître à ce propos une série de taxes qu'il était alors coutume de prélever sur les transactions et la circulation des biens, regroupés globalement sous le nom de tonlieux (thelonea).

Plusieurs problèmes viennent aussitôt à l'esprit à la lecture de ce texte : pourquoi ce privilège et quelle était la nature des marchandises transportées ? comment se faisait ce transport ? quelles contraintes pesaient sur lui ?

LES RAISONS ET L'OBJET DU TRAFIC

Comme tous les établissements ecclésiastiques du IX^e siècle, l'abbaye de Donzère est dotée d'un patrimoine foncier important, qui constitue un vaste domaine, une villa, c'est-à-dire une exploitation rurale en même temps qu'une seigneurie, comportant des terres, des bois, des bâtiments, des animaux et des travailleurs dépendants. L'idéal économique des grands domaines de ce type est l'autarcie : produire tout ce dont ont besoin ceux qui y vivent, tant en nourriture qu'en vêtements, outils, matériaux de construction, etc... Il est évident que cet idéal est rarement réalisé et que la nécessité impose de se procurer les denrées indispensables que les aptitudes naturelles du terroir interdisent de produire ou celles qu'une conjoncture accidentelle a détruites : par exemple lors de mauvaises récoltes dues aux intempéries ou à la sécheresse, ou en période d'inondations ou de disette. Dans la circulation des biens, au cours du haut Moyen Age, celle dont l'objet est de satisfaire les besoins les plus élémentaires (manger, se vêtir) occupe tout naturellement la première place. Pouvoir disposer de bateaux sur le Rhône et de charrois sur les voies routières, avoir l'assurance qu'ils pourront circuler librement, sans entrave, afin de pourvoir à l'approvisionnement de l'abbaye est donc pour l'abbé de Donzère un souci primordial, et l'on comprend le prix que les établissements religieux, d'une façon générale, attachent à l'obtention de semblables privilèges de l'autorité royale. Ainsi, l'église de Vienne disposait, de son côté, de cinq bateaux pour transporter sur le Rhône et la Saône les marchandises qui lui étaient nécessaires.

Mais il y a plus. Les exemples ne manquent pas, dans les textes du haut Moyen Age, pour prouver qu'une économie de marché, à base monétaire, n'a jamais cessé en Occident, malgré les invasions, les guerres et tous les obstacles dus à la rigueur des temps : tant bien que mal, plus ou moins selon les époques, des marchandises sont achetées et vendues, la monnaie circule de mains en mains (4). Ce sont les surplus de la production agricole et artisanale qui irriguent ce flux et les grandes exploitations, comme celle de l'abbaye de Donzère, sont les mieux placées pour commercialiser ces surplus et se procurer ainsi les deniers indispensables à l'achat des vivres et des objets de première nécessité. Le texte est muet, malheureusement, sur les marchandises qui étaient chargées sur les barques et entassées sur les chariots depuis ou vers Donzère. En proposer une liste relèverait de l'hypothèse gratuite, Mais il atteste bien l'achat et la vente (aut aliquid mercati fuerint, aut uendiderint), En outre, il est un produit au moins dont on est sûr qu'il était exporté par les moines donzérois : c'est l'huile, puisque dès l'époque mérovingienne le terroir de Donzère était réputé pour sa culture des oliviers. La donation que le roi Thierry avait faite à Lambert, abbé de Fontenelle, du fisc de Donzère en 673 n'avait-elle pas précisément pour objet de fournir à l'abbaye bénéficiaire l'huile indispensable à son luminaire et à la consommation des moines ? Donzère était, en ce domaine, remarquablement bien placé pour s'adonner au négoce de l'huile : ses olivettes étaient les premières d'importance que l'on rencontrait en venant du nord. Avancer que les barques et les chariots de l'abbé Hildegise ont approvisionné en huile les marchés rhodaniens ne relève plus de l'hypothèse, cette fois, mais de la très forte probabilité. On ne saurait en dire davantage.

LES MODALITES DU TRAFIC

Le document distingue nettement le transport fluvial (duae naues) du transport terrestre (carra et sagmaria), en accordant au premier une place privilégiée et justifiée. Les cours d'eau sont, en effet, devenus les voies principales de la circulation, à la suite de la dégradation continue du système de communications que Rome avait édifié et qui ne subsiste plus que par lambeaux. De plus, la voie d'eau présente, sur la route terrestre, deux avantages : celui de la sécurité et celui de pouvoir transporter des quantités plus importantes de marchandises. Aussi ce sont les communautés urbaines et monastiques implantées à proximité des rivières et des fleuves qui se trouvent favorisées, sur le plan économique, par rapport aux autres.

Néanmoins, on sait que les transports par voie de terre continuent d'être pratiqués, même à grande échelle, et malgré l'état de délabrement des routes, des itinéraires de remplacement, des sentiers nouveaux ayant été mis en place là où il le fallait (5). On ne peut manquer, à ce propos, d'évoquer un document rédigé à Saint-Denis vers les années 730, dans lequel le transport en chariots par voie de terre est encore considéré comme normal. Il s'agit également d'une exemption, émanant de l'autorité royale, pour les taxes perçues sur les marchandises d'un établissement religieux. Le rapprochement avec le privilège de Lothaire en faveur de Donzère est éclairant à bien des égards : "Nous lui avons accordé la faveur pour ses envoyés qui commercent

ou se déplacent pour quelque autre nécessité de ne pas payer à notre fisc le tonlieu ou les taxes quelconques, chaque année pour tant de charrettes, lorsqu'ils vont à Marseille, ou dans les autres ports de notre royaume, acheter ce qui est nécessaire au luminaire. En conséquence, vous ne réclamerez ni n'exigerez aucun tonlieu pour tant de charrettes ... à Marseille, Toulon, Fos, Arles, Avignon, Valence, Vienne, Lyon, Chalon et autres cités, partout où dans notre royaume on les exige, qu'il s'agisse de taxes sur le transport en bateau ou en char, sur les routes, au passage d'un pont, pour la poussière soulevée, pour le salut à rendre ou pour l'herbe consommée." (6).

Il y a lieu cependant de noter que ce texte mentionne d'abord les bateaux et que l'itinéraire dont il indique les jalons est celui de la batellerie. Il situe notamment quelques villes rhodaniennes (Arles, Avignon, Valence, Vienne, Lyon) où l'on peut raisonnablement penser que les barques donzéroises avaient coutume de se rendre régulièrement à partir du milieu du IXe siècle. Remarquons également la mention de Chalon-sur-Saône, d'accès aisé et grande place de commerce à cette époque.

Le diplôme de Lothaire contient également une allusion intéressante concernant l'infrastructure des échanges au IXe siècle : il y est fait une distinction entre les ciuitates, les castella et les portus, désignant les divers lieux susceptibles d'être fréquentés par les donzérois. Ces trois termes recouvrent, en effet, des réalités différentes et bien précises, l'une ancienne (ciuitates), les deux autres plus récentes (castella et portus).

À l'époque où le texte a été écrit, les villes d'Occident connaissent une renaissance certaine, Contrairement aux théories qui avaient été formulées, il y a une cinquantaine d'années par l'historien belge PIRENNE, l'opinion des historiens est aujourd'hui qu'un nouvel essor du mouvement urbain a pris naissance au cours de la première moitié du VIIIe siècle, pour décliner pendant la deuxième moitié du IXe siècle. Les anciennes villes romaines, celles qui sont désignées par le terme de ciuitates, non seulement n'ont pas disparu, mais beaucoup d'entre elles ont connu une relative prospérité sous les premiers souverains carolingiens. C'est le cas des villes de la Gaule du Sud-Est, où malgré le danger persistant de la piraterie sarrasine un trafic à longue distance d'orientation méditerranéenne est parvenu à se maintenir, le long d'itinéraires reliant la vallée du Rhône aux cités de la côte provençale et languedocienne, auquel on peut ajouter le petit négoce régional des denrées alimentaires (7). Ainsi, en venant vendre l'huile donzéroise sur les marchés rhodaniens, les moines de l'abbé Hildegise (ou ses tenanciers, si les charrois et les transports par eau faisaient l'objet de corvées, ce qui est possible) pouvaient-ils côtoyer les marchands, tout particulièrement les marchands juifs, qui se livraient au grand négoce des cuirs de Cordoue, des armes de Germanie, des tissus orientaux, du sel des lagunes languedociennes, sans oublier celui des esclaves d'Europe orientale, transitant par le Rhône sur la route d'Espagne.

La réalité représentée par les castella est, quant à elle, plus politique qu'économique. Il faut entendre par là toutes les agglomérations fortifiées, qui formaient au IXe siècle, dans la vallée du Rhône comme dans toute la Gaule du Sud-Est, un réseau particulièrement dense, et dans la constitution duquel le péril sarrasin n'est pas étranger. Cette fonction défensive de l'agglomération urbaine prit sans doute le pas sur la fonction commerciale, mais sans jamais l'éliminer, puisque les barques de l'abbaye de Donzère se voient accorder, en 840, l'autorisation d'y commercer librement.

Quant au terme de portus, que PIRENNE définit comme étant "un point particulièrement actif de transit", il désigne le plus souvent une agglomération nouvelle, soit à proximité d'une ville ancienne, soit en un site neuf. Créés en grand nombre à l'époque carolingienne, ces centres nouveaux sont liés d'abord au trafic fluvial : ils comportent quais de débarquement et entrepôts pour les marchandises, espaces aménagés pour les transactions, puis demeures pour les marchands et les bateliers. Mais le portus évoque une réalité économique propre aux régions situées entre Loire et Rhin. Il ne faudrait cependant pas en déduire que l'abbaye de Donzère commerçait avec ces régions : la présence du terme de portus dans le privilège de Lothaire traduit, par une formule, que le centre du pouvoir politique n'est pas au bord du Rhône, et que l'on prend ses références là où l'on se trouve !

LES CONTRAINTES FISCALES DU TRAFIC

Depuis l'Empire romain, le transport des marchandises et leur vente étaient grevés de taxes diverses, douanes, octrois et péages, que l'on désignait par le terme de portorium, auquel a fait place, à l'époque carolingienne, celui de t(h)eloneum (tonlieu). Politiquement et juridiquement fondées par la protection que l'autorité royale était censée assurer sur les routes et sur les lieux d'échanges, ces taxes étaient perçues par des agents particuliers, les tonloyers (telonarii), agissant au nom des détenteurs de la puissance publique eux-mêmes représentant le souverain.

Avec le temps, ces taxes se sont multipliées et diversifiées. Le privilège de Lothaire en cite un certain nombre, dont le nom en précise la nature: ripaticum (droit d'accostage), pontaticum (taxe payable au passage d'un pont), portaticum (redevance pour l'utilisation d'un 'port' ou pour le passage d'une "porte" d'une cité ou d'un castellum), salutaticum (droit de salut), cespitaticum (taxe pour l'herbe consommée soit par les animaux vivants commercialisés, soit par les bêtes de somme), cenaticum (droit de repas), pastio (droit de pacage pour les animaux susdits), trabaticum (droit pesant sur le transport par bateau) (8)

Le taux de ces diverses taxes était variable selon les lieux, mais il dépassait rarement 10 % ad valorem. Comme on les percevait en principe, uniquement sur les biens destinés à la vente, il faut voir dans l'exemption accordée à l'abbé Hildegise une preuve supplémentaire que l'abbaye de Donzère ne se contentait pas d'acheter des denrées pour assurer son approvisionnement, mais avait aussi des surplus à vendre, contrairement à ce qu'a pu prétendre J de FONT-REAULX.

Bien que les tonlieux aient constitué pour le pouvoir carolingien une source appréciable de revenus (d'autant qu'ils étaient généralement acquittés en monnaie), des privilèges d'exemption ont été libéralement accordés non seulement, dans un souci de piété, aux communautés monastiques, comme ici, mais également aux grands propriétaires laïcs, afin d'assurer leur fidélité, Eglise et aristocratie: les deux catégories qui avaient quelque chose à vendre et dont la taxation aurait pu rapporter gros au trésor royal !

On a donc avec ce diplôme de l'empereur Lothaire un exemple remarquable de document à portée économique, illustrant aussi bien des faits généraux (l'importance des grands établissements monastiques dans la vie économique de l'Empire carolingien, la fiscalité indirecte des souverains...) que des faits plus particuliers à notre région, avec les indices de l'existence d'un trafic par voie d'eau empruntant le Rhône et l'intégration de l'abbaye de Donzère dans ce système économique. Sans doute doit-on déplorer la rareté des textes, qui nous interdit d'en savoir beaucoup plus sur l'abbaye de Donzère, sa communauté de moines, ses activités, son patrimoine, et il ne faut plus guère espérer retrouver d'autres sources écrites qui viendraient compléter notre information. Mais il est permis d'espérer que des découvertes archéologiques prendront à l'avenir le relais d'une documentation par trop indigente. Les résultats obtenus lors des fouilles de la chapelle Saint-Benoît montrent bien ce qu'on peut attendre de l'archéologie pour une meilleure connaissance du passé donzérois : beaucoup de choses et, dans certains cas, tout.

par D. LE BLEVEC

NOTES ET RÉFÉRENCES :

- (1) A. LACROIX, L'arrondissement de Montélimar, tome III, Valence, 1873, p. 245-253; J. FERRAND, Histoire de la Principauté de Donzère Paris, 1887; J. de FONT-REULX, "L'abbaye de Donzère", in Bulletin de la Société d'Archéologie et de Statistique de la Drôme, tome LXVI, n° 277, Janvier 1938, p. 234-2465; C1. BOISSE, "Les recherches sur la chapelle cémétériale Saint-Benoît", in Recherches Donzéroises, 1977, p. 21.
- (2) On en trouvera une liste exhaustive dans: R. DOEHAERD, Le Haut Moyen Age occidental. Economies et sociétés, coll. Nouvelle Clio Paris, 1971, et plus sélective dans: G. DUBY, Guerriers et paysans. VIII-XIIe siècle, premier essor de l'économie européenne, Bibliothèque des Histoires, Paris, 1973 et G. FOURQUIN, Histoire économique de l'Occident médiéval, coll. U, Paris, 1979,
- (3) Commune de Lagny-le-Sec (Oise), canton de Nanteuil-le-Haudouin, arrt de Senlis.
- (4) DOEHAERD, op. cit., p. 222-243.
- (5) Les historiens sont aujourd'hui beaucoup plus nuancés qu'autrefois sur l'abandon, ou du moins sur le rôle prétendu secondaire, de la route pour les transports au cours du haut Moyen Age. Le point sur la question dans DOEHAERD, op. cit., p. 267-269.
- (6) Marculfi, Formularum libri duo, Upsala, 1962, p. 332. Cité par DUBY, Guerriers et paysans, réf. cit., p. 72.
- (7) FOURQUIN, op. cit., p. 86-87 et G. DUBY, "Les Villes du Sud-Est de la Gaule du VIIIe au XIe siècle", in La Città nell'alto medioevo Spolète, 1959, p. 231-258.
- (8) L. HALPHEN, Charlemagne et l'Empire carolingien, Paris, 1968, p.160-161.

I DIPLOM. IMP. LOTH. I PRO DUSERENSI MONASTERIO (10 Octobre 840)

In nomine Domini Jesu-Christi Dei aeterni. Hlotharius, divina ordinante providentia Imperator Augustus, ommibus episcopis, abbatibus, ducibus, comitibus, vicariis, centenariis, telonariis, actionariis uel omnibus rem publicam administrantibus, siue ceteris fidelibus sanctae Dei Ecclesiae et nostris, presentibus scilicet et futuris, notum sit quia ad precationem Hildigisi abbatis ex monasterio quod dicitur Dusera, concessimus eidem monasterio et congregationi ibidem digenti theloneum de duabus nauibus, quae per Rhodanum uel cetera flumina Imperii nostri discurrent: necnon et de carris et sagmariis necessaria ipsius monasterii deferentibus, undecumque uidelicet fiscus theloneum exigere potest. Propterea has litteras auctoritatis nostrae eidem monasterio fieri iussimus, per quas praecipimus atque iubemus ut praedictae duae naues, quae per Rhodanum uel cetera flumina Imperii nostri pro necessitatibus ipsius monasterii et congregationis ibidem Deo famulantis discurrent, seu carra et sagmaria necessaria ipsius monasterii (deferentia), libere atque secure discurrent, et ad alias quascumque ciuitates, castella, aut portus, uel cetera loca accessum habuerint, nullus theloneum, aut ripaticum, aut pontaticum, aut portaticum, aut salutaticum, aut cespitaticum... aut cenaticum, aut pastionem, aut trabaticum, aut ullum occursum, uel ullum censum, aut ullam redibitionem ab eis requirere aut exactere praesumatis. Sed licitum sit absque alicuius contrarietate et praeiudicio ... homines qui eas praeuidere debent, cum his quae deferunt, seu carra et sagmaria, libere atque secure ire et redire: et si aliquas moras in quolibet loco fecerint, aut aliquid mercati fuerint, aut uendiderint, nihil ab eis prorsus, ut dictum est, exigatur. Ut haec uero auctoritas per futura tempora inuiolabilem obtineat firmitatem, de anulo nostro subter eam iussimus sigillari.

Ego Achardus ad uicem Agilmari recognaui et subscripsi.

Data VI idus octobris, anno Christo propitio Imperii domni Hlotharii pii imperatoris, in Italia XXI et in Francia LI, indictione III. Actum Vern palatio regio in Dei nomine feliciter . Amen .

(Recueil des Historiens des Gaules et de la France, tome VIII, éd. Léopold Delisle, Paris, 1871, p. 367) .

TRADUCTION

-.. Lothaire, empereur auguste ... à tous les évêques, abbés, ducs, comtes, vicaires, centeniets, tonloyers, agents, et à tous ceux qui administrent la chose publique, ainsi qu'à tous les autres fidèles de la sainte Eglise de Dieu, et aux nôtres, présents et à venir. Que l'on sache qu'à la prière d'Hildegise, abbé du monastère appelé Donzère, nous concédons audit monastère et à la communauté qui y réside, le tonlieu sur deux barques qui navigueront sur le Rhône et sur les autres rivières de notre empire ; ainsi que sur les chars et les bêtes de somme nécessaires aux transports de ce monastère, en quelque endroit que le fisc puisse exiger un tonlieu. Pour cela, nous avons ordonné d'écrire ces lettres de notre autorité, en faveur dudit monastère, par lesquelles nous prescrivons et nous ordonnons que les deux barques susdites, qui navigueront sur le Rhône et sur les autres rivières de notre empire pour les besoins de ce monastère et de la communauté qui y vit au service de Dieu, ainsi que les chars et les bêtes de somme nécessaires aux transports de ce monastère, se déplacent librement et en toute sécurité, et que dans toutes villes, forteresses, 'portus'" et autres lieux où ils auront accès, vous n'ayez l'audace de réclamer ni de prélever sur eux aucun tonlieu, droit d'abordage, droit de pont, droit de port (e), droit de salut, droit d'herbe... droit de repas, droit de pacage , droit de navigation, ni aucun droit occasionnel, ni cens, ni aucune restitution... Que les chars et les bêtes de somme aillent et viennent librement et en toute sécurité : et s'ils s'attardent en n'importe quel lieu, que ce soit pour acheter ou pour vendre, absolument rien ne sera exigé d'eux...

Nous ordonnons que ces lettres soient scellées de notre sceau...

Le 6 des ides d'octobre, la vingtième année du règne de Lothaire en Italie et la première en Francie, indiction III. Fait au palais royal de Ver ,...