

L'application des tarifs. Rigueur, approximation ou souplesse ? À propos de comptes de péages lorrains et luxembourgeois (XV^e-XVI^e siècles)

The application of tariffs. Rigour, approximation or flexibility ? Concerning the accounts of Lorraine and Luxembourg tolls (XVth-XVIth centuries)

La aplicación de las tarifas. ¿Rigor o flexibilidad ? El caso de las cuentas de peajes en Lorena y Luxemburgo (siglos XV y XVI)

Die Anwendung des Tarifs. Genauigkeit, Überschlagsrechnung oder Nachgiebigkeit ? Zu Zollsteuer in Lothringen und Luxemburg (15. - 16. Jahrhundert)

Jean-Marie Yante



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/comptabilites/1643>

ISSN : 1775-3554

Éditeur

IRHiS-UMR 8529

Référence électronique

Jean-Marie Yante. « L'application des tarifs. Rigueur, approximation ou souplesse ? À propos de comptes de péages lorrains et luxembourgeois (XV^e-XVI^e siècles) », *Comptabilités* [En ligne], 7 | 2015, mis en ligne le 19 octobre 2015, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/comptabilites/1643>

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

Tous droits réservés

L'application des tarifs. Rigueur, approximation ou souplesse ? À propos de comptes de péages lorrains et luxembourgeois (XV^e-XVI^e siècles)

The application of tariffs. Rigour, approximation or flexibility ? Concerning the accounts of Lorraine and Luxembourg tolls (XVth-XVIth centuries)

La aplicación de las tarifas. ¿Rigor o flexibilidad ? El caso de las cuentas de peajes en Lorena y Luxemburgo (siglos XV y XVI)

Die Anwendung des Tarifs. Genauigkeit, Überschlagsrechnung oder Nachgiebigkeit ? Zu Zollsteuer in Lothringen und Luxemburg (15. - 16. Jahrhundert)

Jean-Marie Yante

Introduction

- 1 L'application d'un tarif de péage requiert du préposé à la perception, qu'il soit fermier ou agent de l'autorité, un savoir-faire comptable plus ou moins développé. Les écarts entre l'imposition théorique et le droit réellement acquitté revêtent des ampleurs fort variables et peuvent résulter d'erreurs de calcul, minimes ou accusées, d'un manque de rigueur ou de probité, mais peuvent aussi révéler une relative souplesse des péagers face aux chargements et articles soumis au droit.
- 2 À partir de trois dossiers relatifs à des péages lorrains et luxembourgeois des XV^e et XVI^e siècles, pour l'heure inégalement investigués, le présent propos est d'apprécier l'exactitude dans l'application des tarifs et, en cas d'écarts significatifs, d'en scruter les

raisons. Il s'intéresse également aux modalités spécifiques de la taxation de flottes de bois¹.

1 – Le péage lorrain de Sierck sur le trafic mosellan

- 3 À mi-chemin environ de Metz et de Trèves, la forteresse lorraine de Sierck constitue une position avancée des dynastes de Nancy sur la Moselle. Alors que ceux-ci ne détiennent la souveraineté que sur un court tronçon du fleuve, ils y perçoivent dès le XII^e siècle un péage frappant tout à la fois le trafic fluvial et, apparemment dans une moindre mesure, le trafic terrestre longeant la voie d'eau ou franchissant celle-ci à hauteur de Sierck ou à proximité immédiate². Des officiers princiers y sont commis à la levée du droit et ont laissé, pour vingt et un exercices entre 1424 et 1549, les comptes des droits acquittés en quelque 3 500 passages. Ces documents sont inégalement répartis dans le temps : un registre contenant quatre comptes couvre la période du 20 octobre 1424 au 19 février 1428, six exercices sont conservés pour le dernier quart du XV^e siècle, neuf comptes et deux fragments pour les années 1520 à 1549. Il s'agit chaque fois de la mise au net en fin d'exercice destinée à l'audition et à la clôture en la Chambre des Comptes de Lorraine³.
- 4 Le tarif en vigueur figure en tête des comptes pour les exercices 1494, 1520, 1524, 1525 et 1530⁴. Le péager consignait la nature et le volume ou la quantité des articles imposés, il est dès lors possible d'apprécier si le tarif est appliqué avec plus ou moins d'exactitude. Pour les exercices antérieurs et postérieurs, le calcul des taux moyens d'imposition révèle au fil des décennies, selon les articles, une stabilité, un alourdissement, voire un allègement de la fiscalité. Entre 1494 et 1530 (figure 1), le passage d'articles non repris au tarif et, dans certains cas, l'absence dans le registre de toute indication des quantités empêchent parfois de recalculer les droits : 12,2 % d'entre eux échappent aux investigations en 1494 et 47,5 % en 1525. En se limitant aux cas vérifiables, la stricte concordance du droit théoriquement dû et du montant réellement perçu s'observe dans 48,8 % des cas en 1494 et dans 58 % en 1520. Si l'on accepte une fourchette de 5 % vers le bas ou vers le haut par rapport au tarif, on obtient alors 67,7 % et 77,1 % des taxations. Avec la même tolérance, on ne retrouve plus qu'une quarantaine de pour cent en 1524, 1525 et 1530. À la dernière date, près de 30 % des chargements ou convois acquittent un droit supérieur de 5 à 25 % à celui figurant au tarif. En 1494 et dans le premier tiers du XVI^e siècle, le taux moyen d'imposition ne s'écarte sensiblement du montant fixé que pour les porcs, les moutons, les harengs et la laine⁵.

Fig. 1 – Application du tarif au péage lorrain de Sierck (1494-1530)⁶.

exercice	1494	1520	1524	1525	1530
nombre de taxations	320	329	206	240	259
nombre de taxations vérifiables	281	262	111	126	185
pourcentage de taxations vérifiables	87,8 %	79,6 %	53,9 %	52,5 %	71,4 %
rapport de l'imposition effective (T') par rapport à l'imposition tarifaire (T)					
$T' \leq 0,5 T$	0,4 %	0,8 %	1,8 %	0,8 %	
$0,5 T < T' < 0,75 T$	1,8 %	9,2 %	32,4 %	31,7 %	19,5 %
$0,75 T < T' < 0,95 T$	14,9 %	8,4 %	10,8 %	12,7 %	2,7 %
$0,95 T < T' < T$	12,1 %	12,6 %	12,6 %	0,8 %	1,1 %
$T' = T$	48,8 %	58, - %	31,5 %	38,9 %	43,8 %
$T < T' < 1,05 T$	6,8 %	6,5 %	2,7 %	3,2 %	1,6 %
$1,05 T < T' < 1,25 T$	14,6 %	4,2 %	7,2 %	8,7 %	28,6 %
$1,25 T < T' < 1,5 T$	0,7 %	0,4 %		1,6 %	1,6 %
$T' > 1,5 T$			0,9 %	1,6 %	1,1 %

- 5 Des discordances peuvent résulter d'erreurs de calcul, d'un manque de soin lors de la mise au net des quantités déclarées ou des droits acquittés et, en cas de sous-tarification, de complaisances du receveur et du contrôleur, voire d'une collusion de l'imposé avec ceux-ci⁷. On ne peut exclure non plus que les autorités laissent au préposé une certaine marge d'appréciation : des bêtes malingres pourraient être moins lourdement taxées que d'autres bien en chair ; tant du point de vue qualitatif que quantitatif, une cargaison de légumineuses ou de poteries n'est pas nécessairement équivalente à une autre⁸. On notera toutefois qu'un contrôleur est chargé d'attester la conformité des écritures, certainement depuis 1481, et que les auditeurs nancéiens ne mettent jamais en cause l'exactitude des droits exigés⁹.

2 – Une imposition spéciale dans le Luxembourg

- 6 Dans les Pays-Bas, au cœur des Guerres de Religion, les États Généraux établissent tout un réseau de douanes dans les années 1575-1580¹⁰. À la fin du siècle, en mars 1599, le Conseil des Finances instaure un nouvel impôt dans le duché de Luxembourg « sur toutes sortes de denrées et marchandises traversans et sortans ledit pays tant vers France que Lorraine, Liege et aultres provinces, pays et lieux voisins », à l'exclusion d'autres provinces des Pays-Bas. Deux raisons sont invoquées pour cette nouvelle fiscalité. En dépit de défenses répétées d'exporter du bétail sous peine de confiscation, un « grandissime nombre » d'animaux quittent alors la principauté, « les ungs publiquement et les aultres par voyes oublicques ». Le coût d'entretien des garnisons du Luxembourg et d'« aultres necessitez des pays de pardeca » sont également avancés pour justifier la décision. L'imposition sera abolie le 16 novembre 1600¹¹.

- 7 Le taux général est de 2 % *ad valorem*. Des droits sont également tarifés soit selon le moyen de transport (chariot, grosse, moyenne ou petite charrette), soit selon la nature des denrées, marchandises ou animaux. On n'a connaissance que de rares exemptions, notamment au bénéfice de fonctionnaires princiers, mais rien n'exclut que d'autres aient pu exister¹².
- 8 Des postes de perception sont établis dans le ressort de la plupart des recettes domaniales. Afin de traquer les charretiers et marchands empruntant des voies « obliques », un ou plusieurs bureaux secondaires y sont créés¹³. Cinq cahiers sont conservés et consignent quelque 1 500 passages aux bureaux de Bastogne (648 taxations), Marche-en-Famenne (577), Montmédy (97) et Virton (207). Ces quatre bureaux sur un total de douze interviennent pour 50,5 % dans le revenu de l'imposition¹⁴. Les comptes présentent des contenus fort variables. L'exemple des deux principaux postes est éloquent à souhait. Le receveur de Bastogne consigne quasi toujours la nature des denrées, marchandises ou animaux soumis à la taxation, souvent la quantité et, deux fois sur trois, la valeur unitaire ou totale. Il tait par contre généralement le moyen de transport, la provenance et la destination des chargements. Il en va tout différemment de son collègue marchois qui mentionne le moyen de transport quatre fois sur cinq, la provenance dans 73,3 % des cas et la destination dans 89,6 %, mais s'avère moins loquace en ce qui concerne les articles imposés, leur quantité et leur valeur¹⁵.
- 9 Ces disparités résultent partiellement du système de taxation (figure 2). L'imposition *ad valorem* prévaut à Bastogne (dans 66,7 % des cas), des tarifications spécifiques aux articles transportés n'intervenant que pour 26,9 % des passages. À Marche-en-Famenne, le nombre de chariots et/ou de charrettes est sept fois sur dix à la base du droit exigé. À Montmédy et à Virton, au sud du duché, les trois cinquièmes des impositions sont dictées par la valeur. Les taxations mixtes, combinant deux ou trois systèmes d'imposition, ne représentent guère que 2 % du total des passages aux quatre bureaux. Enfin à Montmédy une fois sur cinq et à Virton une fois sur huit, on ne peut identifier le système retenu¹⁶.

Fig. 2 – Imposition spéciale dans le Luxembourg en 1599-1600. Systèmes de taxation¹⁷.

bureaux	Bastogne	Marche-en-Famenne	Montmédy	Virton
nombre de taxations	648	577	97	207
répartition des impositions selon le système de taxation				
selon le moyen de transport	3,1 %	70,4 %	1,- %	3,9 %
tarification spéciale	26,9 %	5,2 %	14,4 %	16,9 %
à la valeur	66,7 %	22,2 %	61,9 %	64,3 %
taxation mixte	2,8 %	1,9 %	2,1 %	2,4 %
système non déterminé	0,6 %	0,3 %	20,6 %	12,6 %

- 10 Quel que soit le système de taxation, il convient de s'enquérir si le tarif est ou non correctement appliqué (figure 3). Dans le cas d'impositions à la valeur, quand le voiturier ne peut pas ou ne veut pas apprécier ce qu'il transporte, le receveur recourt aux services d'un marchand avisé du lieu ou procède à la taxation selon le moyen de transport¹⁸. Aucune contestation n'est attestée à propos de la valeur déclarée d'un chargement.
- 11 À Bastogne et à Marche-en-Famenne, plus de 80 % des impositions correspondent à 5 % près au droit fixé. Respectivement 89,3 % et 86,5 % s'inscrivent dans une fourchette de 25 % vers le bas ou vers le haut. À Montmédy et surtout à Virton, on est fort démuni pour se prononcer dans bien des cas (39,2 % et 82,6 %). Quand discordance il y a entre le montant théoriquement dû et le droit acquitté, on ne sait, ici encore, dans quelles proportions il faut l'imputer à la complaisance du receveur, à une certaine souplesse d'application du tarif, à la relative complexité des calculs, à une distraction ou à un manque de soin lors de la mise au net. La présence de contrôleurs chargés de la tenue de registres parallèles et, lors de l'audition en la Chambre des Comptes, la confrontation des documents, invitent à accorder une large confiance à ceux-ci. Une connivence est certes toujours possible entre le receveur et le contrôleur, souvent le cleric-juré local. S'il est établi qu'ils ont trop exigé d'un imposé, ils sont astreints à lui rembourser l'indûment perçu et sont soumis à une amende de quatre fois ce montant¹⁹.

Fig. 3 – Imposition spéciale dans le Luxembourg en 1599-1600. Application du tarif²⁰.

bureaux	Bastogne	Marche-en-Famenne	Montmédy	Virton
nombre de taxations	648	577	97	207
rapport de l'imposition effective (T') par rapport à l'imposition tarifaire (T)				
T' < 0,75 T	3,5 %			
0,75 T ≤ T' < 0,95 T	4,5 %	0,7 %	1,- %	1,9 %
0,95 T ≤ T' ≤ 1,05 T	82,6 %	85,6 %	42,3 %	14,5 %
1,05 T < T' ≤ 1,25 T	2,2 %	0,2 %	13,4 %	0,5 %
T' > 1,25 T	2,2 %	0,2 %	4,1 %	0,5 %
non déterminé	5,1 %	13,3 %	39,2 %	82,6 %

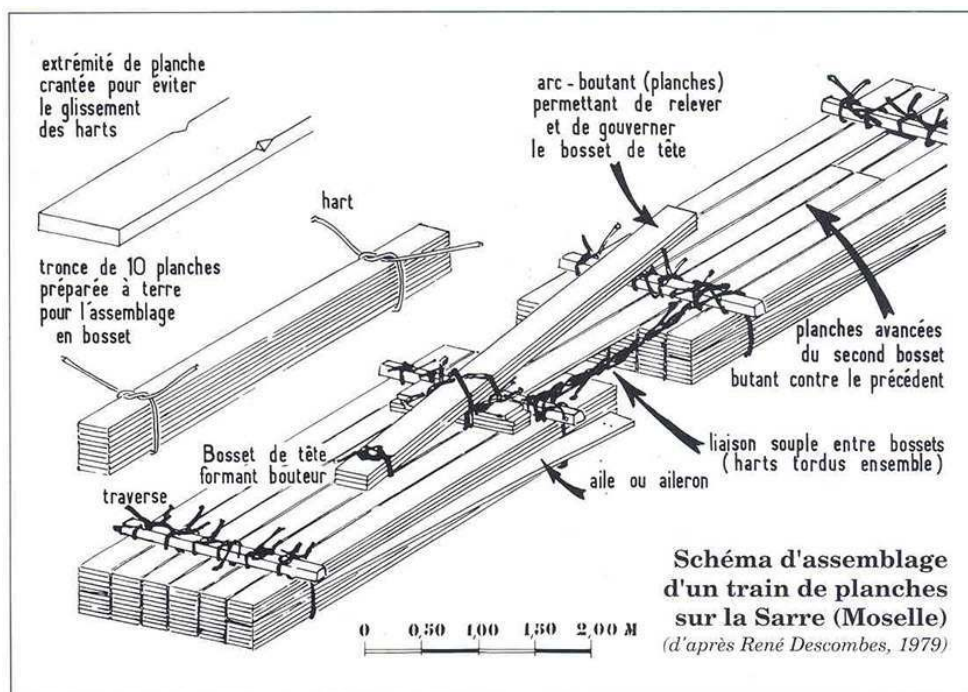
- 12 Bien sûr, quelques individus tentent d'échapper, partiellement du moins, à l'imposition. Arguant du jeune âge ou de la maigreur des animaux qu'ils mènent, d'aucuns sollicitent et parfois obtiennent une modération du droit. À Bastogne, l'un d'eux menace de renoncer à un achat de quarante moutons si on ne lui accorde pas une réduction d'un demi-sou par tête, sur un droit de 6 sous pour une bête grasse et de 4 sous pour une maigre. Dans le même ressort, le passage à demi-tarif se constate pour de nombreux ovins atteints de la gale. Le risque de contagion et l'impossibilité de trouver un remède à cette maladie sous le climat ardennais, trop froid, dictent cette faveur²¹.

3 – La taxation des bois vosgiens au péage lorrain de Nancy

- 13 Aux alentours de 1450, à la fin de la guerre de Cent Ans, la Lorraine centrale bénéficie d'une réanimation des itinéraires. Quelques années plus tard, avec la mort de Charles le Hardi (1477), disparaît le danger bourguignon. La « nébuleuse urbaine » autour de Nancy, associant le développement de la capitale ducale, de Saint-Nicolas-de-Port, de Lunéville et, dans une moindre mesure, de Rosières-aux-Salines, est proche de la convergence de deux rivières descendant du massif vosgien, la Moselle et la Meurthe, et de tout le réseau routier qu'elles commandent²². Pour le péage de Nancy, attesté depuis le XII^e siècle²³, les Archives départementales de Meurthe-et-Moselle conservent une exceptionnelle série de comptes débutant en 1476 et atteignant sans véritable césure le milieu de la décennie 1530. Bon an mal an, un millier de taxations y sont consignées²⁴. Celles-ci frappent principalement les transports terrestres mais sont également perçues sur les flottes de bois vosgiens acheminées sur la Meurthe²⁵.

- 14 Ce sont ces dernières et leur mode d'imposition qui retiennent présentement l'attention. Les techniques de confection des trains de bois ont vraisemblablement peu évolué entre le bas Moyen Âge et le XIX^e siècle qui voit l'apogée du flottage promu au rang de véritable service public, avant de connaître après 1871 un déclin rapide et inexorable. « Mairien » et planches sciées sont amenés sur les ports, où les flotteurs préparent les éléments constitutifs des trains ou « voiles ». Ils superposent sept, huit ou dix planches de mêmes dimensions, les serrent avec des « harts » (liens formés de jeunes pousses de hêtre, de chêne ou de sapin tordues à chaud), rapprochent l'une contre l'autre ces piles de planches (« troncs ») et les accouplent au moyen de traverses. Ces unités de flottage, appelées « bossets » (« bossels » au XV^e siècle), sont reliées bout à bout par des « harts » et constituent un train ou une flotte (figure 4). Le même procédé prévaut pour l'assemblage du « mairien » en « bossets »²⁶.

Fig. 4 – Schéma d'assemblage d'un train de planches sur la Sarre²⁷.



- 15 En fait, plutôt que de flottes ou trains, les comptes nancéiens parlent de « corroyes ». Des termes mêmes du tarif du péage, il s'agit de « huit plainches de hault, VIII de loing et VIII de travers », soit 512 planches en 8 « bossets »²⁸. La « corroye » est théoriquement redevable de 22 gros (monnaie de Lorraine), mais la composition des trains ayant évolué depuis la codification des droits, le receveur exige un supplément, fréquemment de 11 gros. C'est le cas, entre 1476 et 1500, pour 457 « corroyes » plus grandes « que d'ancienneté » sur un total de 667. Pour quatre d'entre elles, il est précisé en 1494 qu'elles sont « plus grandes de deux plainches sur chaque petit bossel »²⁹.

En guise de conclusions

- 16 Il serait téméraire de tirer des conclusions quelque peu générales de la mise en œuvre de trois dossiers de richesse inégale. Leur examen propose toutefois une approche du savoir-faire comptable, de la probité, de la rigueur et, dans certains cas, d'une relative souplesse

des commis à la perception. Le plus souvent toutefois font défaut des explications circonstanciées d'écarts de quelque ampleur entre le tarif et les droits acquittés. Un même tarif peut d'ailleurs se prêter à des applications différentes selon les exercices comptables, les bureaux ou les préposés. La présence d'agents de contrôle limiterait toutefois les fraudes et les connivences entre les imposés et les taxateurs. L'imposition à Nancy de flottes de bois vosgiens révèle, quant à elle, des modalités spécifiques de calcul des trains de planches et, du fait d'évolutions dans les techniques de confection de ceux-ci, une adaptation tarifaire de la part des autorités, sinon des péagers.

NOTES

1. On se référera, au fur et à mesure des développements, à de précédents travaux personnels. De larges emprunts leur seront faits.
2. Yante Jean-Marie, *Le péage lorrain de Sierck-sur-Moselle (1424-1549). Analyse et édition des comptes*, Sarrebruck, 1996, p. 27-28.
3. *Ibid.*, p. 34 et 36-37.
4. *Ibid.*, p. 28-29.
5. *Ibid.*, p. 39.
6. *Ibid.*, p. 40-41 (tableau IV).
7. Conclusions globalement positives quant au crédit à accorder aux comptes de Vireux-Wallerand (1463-1561) et de Givet (1540-1561) sur la Meuse moyenne (Fanchamps Marie-Louise, « Le commerce sur la Meuse moyenne dans la seconde moitié du XV^e siècle et dans la première moitié du XVI^e siècle d'après des comptes de tonlieux », dans *Histoire économique de la Belgique. Traitement des sources et état des questions. Actes du Colloque de Bruxelles (17-19 novembre 1971). I^e-IV^e sections*, Bruxelles, 1972, p. 276-277) et à celui de Meulan (1454) sur la Seine (Bautier Robert-Henri et Mollat Michel, « Le trafic fluvial sur la Seine au pont de Meulan au milieu du XV^e siècle », *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1959, p. 254). À ces trois bureaux, un contrôle était possible via d'autres péages appartenant au même souverain. Exemples de non-application du tarif en région rhénane : Alberts W. Jappe, *Der Rheinzoll Lobith im späten Mittelalter*, Bonn, 1981, p. 37-39.
8. On ne connaît ici qu'un cas de transporteur tentant d'échapper à l'imposition (Yante Jean-Marie, *Le péage...*, *op. cit.*, p. 39, note 14). Le record de Remich (1462), péage luxembourgeois sur la Moselle en aval de Sierck, prévoit de très lourdes sanctions contre les mariniers se soustrayant à l'imposition : perte de tous leurs biens, saisie du bateau et de sa cargaison, amende de haute justice. Cf. Leclercq Mathieu-Nicolas-J., *Coutumes des pays, duché de Luxembourg et comté de Chiny*, t. I, Bruxelles, 1867, p. 125-126.
9. Yante Jean-Marie, *Le péage...*, *op. cit.*, p. 38.
10. Ghéret Daniel, « Le produit des licentes et autres impôts sur le commerce extérieur dans les Pays-Bas espagnols (1585-1621) », dans *Recherches sur l'histoire des finances publiques en Belgique*, t. II, Bruxelles, 1970, p. 45-46.
11. Yante Jean-Marie, *Trafic routier en Ardenne, Gaume et Famenne. 1599-1600*, Louvain-la-Neuve, 1986, p. 23-24.
12. *Ibid.*, p. 24-26.
13. *Ibid.*, p. 25.

14. *Ibid.*, p. 30, tableau II.
15. *Ibid.*, p. 34-35.
16. *Ibid.*, p. 34.
17. *Ibid.*, p. 35, tableau IV.
18. *Ibid.*, p. 33.
19. *Ibid.*, p. 36.
20. *Ibid.*, p. 37, tableau V.
21. *Ibid.*, p. 36.
22. Girardot Alain, « Saint-Nicolas, Nancy, Lunéville : étude d'un pôle économique de la Lorraine à la fin du Moyen Âge », dans *Saint Nicolas. Actes du symposium des 8-9 juin 1985*, Saint-Nicolas-de-Port, 1988, p. 47-55.
23. Fray Jean-Luc, *Nancy-le-Duc. Essor d'une résidence princière dans les deux derniers siècles du Moyen Âge*, Nancy, 1986, p. 77.
24. Ces comptes sont intégrés dans ceux du cellérier de Nancy. Étude de deux comptes couvrant les mois de septembre 1479 à décembre 1480 : Schweyer Odile, *Un péage lorrain : Nancy (1479-1480)*, mémoire de maîtrise inédit, Centre Universitaire de Vincennes, 1971. Voir aussi Yante Jean-Marie, « Entrepreneurs et transport terrestre. À propos des rouliers lorrains et luxembourgeois (XV^e-XVI^e siècles) », *Revue belge de philologie et d'histoire*, 76, 1998, p. 375-392.
25. Yante Jean-Marie, « Bois vosgiens au péage de Nancy (1476-1500) », dans Haubrichs Wolfgang, Laufer Wolfgang et Schneider Reinhard éd., *Zwischen Saar und Mosel. Festschrift für Hans-Walter Herrmann zum 65. Geburtstag*, Sarrebruck, 1995, p. 185-197.
26. Guatelli Olivier, *Raon-l'Étape. Le flottage du bois et les « oualous » (1830-1899)*, Raon-l'Étape, 1991, p. 25-26. Sur cette activité, voir aussi Vauthier Arnaud, « Le flottage du bois en Lorraine. Sa réglementation du XIV^e au XVIII^e siècle », *Le Pays Lorrain*, 82, 2001, p. 15-22.
27. Guatelli Olivier, *Raon-l'Étape...*, *op. cit.*, p. 25, d'après Descombes René, *Le flottage des bois sur la Sarre*, Édition des Syndicats d'Initiative de Lutzelbourg et de Saint-Louis, 1979.
28. Édition du tarif en vigueur en 1479-1480 : Schweyer Odile, *Un péage lorrain ...*, *op. cit.*, annexe III. À Raon-l'Étape, pour les voiles qui se constituent, on exige au XVI^e siècle 2 gros par 100 planches (Schneider Michel, *Raon-l'Étape des origines au XVIII^e siècle. Histoire de trois communautés du duché de Lorraine (Raon-l'Étape, Laneuveville, Vézeval)*, Raon-l'Étape, 1990, p. 67).
29. Yante Jean-Marie, « Bois vosgiens... », *op. cit.*, p. 187-188. Quelques taxations mentionnent le nombre approximatif de planches par « corroye » (sans supplément de droit) : en 1489, 650 planches pour deux « corroyes » (à deux reprises), 1 100 planches pour deux autres, 1 400 pour trois autres ; en 1495, deux « corroyes » totalisent 1 600 planches ; trois autres, 2 200 (*Ibid.*, p. 188, note 23).

RÉSUMÉS

L'examen de la concordance entre les montants figurant dans les tarifs de péages et les droits effectivement acquittés permet d'apprécier un savoir-faire comptable, la plus ou moins grande rigueur ou la probité des percepteurs, éventuellement une certaine souplesse en lien avec la nature des articles imposés. Les dossiers mis en œuvre concernent respectivement le péage lorrain de Sierck sur la Moselle (à la fin du XV^e siècle et dans le premier tiers du XVI^e), une imposition temporaire dans le duché de Luxembourg (à la fin du XVI^e siècle) et les modalités

spécifiques de la taxation à Nancy (Lorraine), dans le dernier quart du XV^e siècle, des trains de bois en provenance du massif des Vosges.

An examination of the concordance between amounts appearing in the tariffs of tolls and the fees actually paid out allows us to appraise the accounting skill of the tax collectors, their greater or lesser degree of rigour or probity, and possibly a certain flexibility in connection with the nature of the articles taxed. The records examined involve, respectively, the Lorraine toll at Sierck on the Moselle (at the end of the XVth century and in the first third of the XVIth), a temporary taxation set up in the Duchy of Luxembourg (at the end of the XVIth century) and the particular methods of taxation in use in Nancy (Lorraine) in the last quarter of the XVth century for timber floats coming from the Vosges mountains.

El examen de la concordancia entre las cifras que figuran en tarifas de peajes y los derechos realmente pagados permite apreciar un saber contable práctico, el mayor o menor rigor o la honradez de los perceptores, así como cierta flexibilidad según la naturaleza de los artículos gravados. Se estudian aquí el peaje de Sierck a orillas del Mosela, en Lorena (a finales del siglo XV y en el primer tercio del siglo XVI), una imposición temporal en el ducado de Luxemburgo (a finales del siglo XVI) y las modalidades específicas de la percepción de derechos sobre la madera que procedía de los Vosgos en Nancy (Lorena) en el último cuarto del siglo XV.

Die Untersuchung der Übereinstimmung zwischen den offiziellen Zolltarifen und den real kassierten Beträgen erlaubt es, das Wissen, die Geschicklichkeit und die Nachgiebigkeit der Geld- und Steuereintreiber zu evaluieren. Die hier untersuchten Quellen betreffen das Zollgeld von Sierck an der Mosel (Ende des 15. Jahrhunderts und erstes Drittel des 16. Jahrhunderts), die zeitweilig im Herzogtum Luxemburg erhobene Steuer (Ende des 16. Jahrhunderts) und die spezifische Steuer der Stadt Nancy (im Herzogtum Lothringen im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts), die den Holzhandel in den Vogesen betraf.

INDEX

Mots-clés : Péage, tarif de péage, application tarifaire, trafic fluvial, trafic terrestre, flottage de bois, duché de Lorraine, duché de Luxembourg, Vosges

Keywords : Toll, tariff of toll, tariff application, river traffic, overland transport, wood flotation, Duchy of Lorraine, Duchy of Luxembourg, Vosges mountains

Palabras claves : peaje, tarifa de peaje, aplicación de la tarifa, tráfico fluvial, tráfico terrestre, transporte de madera flotante, ducado de Lorena, ducado de Luxemburgo, Vosgos

Schlüsselwörter : Zolltarif, Anwendungstarif, Flussverkehr, Wegverkehr, Flöße, Herzogtum Lothringen, Herzogtum Luxemburg, Vogesen

AUTEUR

JEAN-MARIE YANTE

Université catholique de Louvain - Jean-Marie.Yante@uclouvain.be