

Les écarts sont omniprésents et nettement accusés entre les taux pratiqués de 1424 à 1486 (tableau V) et les droits tarifés en 1494. Dans la dernière décennie du siècle, la fiscalité s'accroît de quelque 50 % pour les céréales, le vin, les cabus, les chevaux, les porcs, les moutons et les ardoises<sup>15</sup>. Parmi les articles les plus fréquemment déclarés, seules les planches bénéficieraient d'un statu quo<sup>16</sup>. Un nouveau tarif est assurément entré en vigueur entre 1486 et 1494.

Rien de semblable n'a lieu postérieurement à 1530 même si, les céréales exceptées, les principaux articles souffrent d'un léger alourdissement de la fiscalité réelle.

Compte tenu de l'évolution présentement dégagée, les revenus monétaires du péage sierckois (graphique III) ne peuvent servir d'indice conjoncturel du trafic. Ils gardent toute valeur dans une perspective de rendement financier du droit.

#### 4. Identité et origine géographique des imposés

Les imposés figurant dans les comptes et le toponyme suivant généralement leur nom soulèvent plusieurs questions.

Les péagers mentionnent-ils en leurs registres le propriétaire - marchand ou non - d'un chargement ou le transporteur? On ne peut, semble-t-il, tirer argument de rarissimes indications de passages pour compte de tiers<sup>17</sup>. Tant sur voie fluviale que terrestre, le départ marchand-transporteur et même producteur-marchand-transporteur s'avère des plus délicats, ces catégories s'interpénétrant fort souvent. Des spécialistes autonomes du roulage et de la batellerie acheminent à l'occasion, pour leurs besoins ou à des fins commerciales, des marchandises leur appartenant. On ne peut donc trancher même quand la qualité de batelier ou de charretier est explicitement reconnue à celui qui acquitte le droit. Par ailleurs, des marchands, propriétaires de leur embarcation ou de leur véhicule, acceptent ou recherchent éventuellement un complément de cargaison ou un fret de retour. Agriculteurs, viticulteurs, maraîchers et artisans peuvent aussi conduire leur propre production; tout comme de simples particuliers, opérer un transport purement occasionnel. Il faudrait bien sûr connaître le coût des véhicules et spécialement des bateaux - assurément fort variable selon le tonnage - pour déterminer si pareil investissement est à la portée d'un plus ou moins grand nombre de personnes<sup>18</sup>. Les possibilités de location de-

---

<sup>15</sup> Il en va de même pour les bœufs si l'on prend en considération le taux moyen d'imposition et non le montant tarifé.

<sup>16</sup> L'évolution se dégage moins nettement pour les harengs et la laine.

<sup>17</sup> 1425-26, 48 et 92; 1426-27, 66; 1427-28, 53, 72 et 82.

<sup>18</sup> Association fréquente de deux ou davantage de marchands parisiens pour l'achat d'une embarcation (FOURQUIN, Batellerie, p. 720-721). - Comparant avec le coût d'un navire maritime, RACINE estime que la possession d'un bateau sur le Pô ne requiert pas un capital considérable: l'équivalent d'un demi-hectare de terre pour un petit bâtiment au début du XIV<sup>e</sup> siècle (Aperçu, p. 266).