

Comptes de péages de Montmélian de 1294 à 1585. Le passage des draps de France en Savoie et en Piémont. L'itinéraire des grandes voitures entre Lyon et Milan

In: Revue de géographie alpine. 1933, Tome 21 N°3. pp. 591-605.

---

Citer ce document / Cite this document :

Sclafert Thérèse. Comptes de péages de Montmélian de 1294 à 1585. Le passage des draps de France en Savoie et en Piémont. L'itinéraire des grandes voitures entre Lyon et Milan. In: Revue de géographie alpine. 1933, Tome 21 N°3. pp. 591-605.

doi : 10.3406/rga.1933.5373

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga\\_0035-1121\\_1933\\_num\\_21\\_3\\_5373](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga_0035-1121_1933_num_21_3_5373)

---

# COMPTES DE PÉAGE DE MONTMÉLIAN

## DE 1294 A 1585

---

*Le passage des draps de France en Savoie  
et en Piémont*

*L'itinéraire des grandes voitures entre Lyon et Milan*

**Par M<sup>lle</sup> Th. SCLAFERT.**

---

Des quatre cluses qui coupent les chaînes extérieures des Alpes françaises du Nord, la cluse de Chambéry-Montmélian occupe, au point de vue routier, une situation privilégiée <sup>1</sup>. C'est elle qui ouvre la Maurienne et, par le col du Mont Cenis, conduit dans la plaine du Piémont. Dans le passé, comme aujourd'hui, c'est cette cluse qu'empruntait la grande voie alpine, de Lyon à Milan. A l'extrémité de la cluse, Montmélian tenait le pont qui permettait de franchir l'Isère : c'était la clef de la Maurienne, c'est-à-dire depuis une antiquité sans doute fort reculée un point de passage de premier ordre. Comme ceux qui les avaient précédés, les seigneurs féodaux en comprirent l'importance et en exploitèrent les profits. Sur les voyageurs et les marchands, ils établirent des droits de péage, variables selon la

---

<sup>1</sup> La cluse chambérienne est la mieux disposée pour traverser les Alpes, la cluse de Grenoble pour les pénétrer. (Raoul Blanchard, *Les Alpes françaises*, Paris, Colin, 1925, p. 115.)

nature de la marchandise, sa provenance et sa destination. Les péagers qui percevaient ces droits, soit comme agents directs du seigneur, soit comme fermiers pour leur propre compte, notaient les sommes perçues tantôt globalement pour un mois, pour quelques mois ou pour un an, tantôt, entrant dans le détail, ils indiquaient, jour par jour, le passage des marchands à pied ou à cheval, avec l'énumération précise des marchandises qu'ils transportaient. On voit l'intérêt de tels documents surtout quand ils concernent des villes comme Chambéry ou Montmélian situées sur la plus grande route des Alpes du Nord.

Or, nous avons découvert aux archives de Turin de nombreux comptes des péagers de Montmélian échelonnés entre la fin du XIII<sup>e</sup> et la fin du XVI<sup>e</sup> siècle. Ces comptes sont d'un caractère et d'un intérêt différents, mais tous offrent des faits d'une grande précision dont l'étude s'impose à qui veut, historien ou géographe, retracer l'image fidèle de la vie commerciale de jadis dans les hautes vallées alpines.

### **Le péage de Montmélian au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècle.**

Dans les comptes les plus anciens, les péagers distinguent entre le *petit péage* et le *gros péage*. Le *petit péage* frappe les bêtes chargées de marchandises diverses passant soit par la porte du pont de Montmélian, soit par la *porta Vallis Miolani*. Dans le premier cas, on paie 3 deniers par charge, et dans le second cas 2 deniers seulement, à condition qu'on ne pénètre pas dans la ville. Le *gros péage* est dû pour les bêtes qui traversent Montmélian; le taux varie selon l'origine, la nature, la destination de la marchandise. Tantôt il s'élève à 3 sous viennois par charge, comme sur le drap de France, tantôt s'abaisse à quelques deniers, comme sur l'acier, le fer, les grosses toiles quand on les transporte de Savoie en Lombardie.

Les denrées de première nécessité qu'on portait à Montmélian, comme le blé, le vin, le fromage, sont exemptes du gros péage.

Il est presque inutile de remarquer que c'est le gros péage qui constitue de beaucoup la partie la plus importante des revenus du péager et qui tient la première place dans les comptes.

Le plus ancien compte de péage de Montmélian remonte à 1294<sup>2</sup>. Il s'étend exactement sur un an, de la Saint-Michel 1294 jusqu'à la même fête 1295.

Le péager qui a dressé seulement un compte global note qu'il a passé à Montmélian 120 *douzaines* de draps de France (*sexties viginti duodenarum pannorum Francie*), sur lesquelles il perçoit 7 sous 6 deniers par douzaine, plus 21 *trousseaux* de drap de France à raison de 2 sous viennois le trousseau. Enfin 4 charges de laines de France qui paient un péage de 3 sous 9 deniers par charge. Il est difficile de définir le terme *duodena pannorum*, mais, en comparant le tarif de la *duodena* à celui du *trousseau* (trosellus), on voit que la première paie à peu près quatre fois plus que la seconde. Quant au *trousseau*, un compte de péage de Chambéry, daté d'une époque très voisine (1301-1302), indique, précisément au sujet des draps de France, que deux trousseaux font la charge de 3 bêtes. Il aurait donc passé cette année-là environ 750 bêtes uniquement chargées de draps de France.

Quatre ans plus tard, de la Saint-Vincent 1299 au 1<sup>er</sup> mai 1300, c'est-à-dire en 3 mois 19 jours, le péager qui ne compte plus à part les draps de France, mais qui cependant les place en tête, indique le passage de 1.643 charges et demie de draps de France, de toiles blanches de Champagne, d'épices, de grosse mercerie, plus 583 charges de draps de Florence, de futaines, de cire et d'alun.

De la Saint-Georges 1301 au mardi après l'Epiphanie 1302, c'est-à-dire en 8 mois et 15 jours, il a passé à Montmélian 987 bêtes transportant uniquement des draps de France et 1.204 bêtes chargées de grosses toiles et de marchandises diverses.

---

<sup>2</sup> Arch. cam. de Turin, Guard. 398, piano 1.

Du 16 avril 1302 au 5 mai 1303, c'est-à-dire en 1 an et 19 jours, on constate le passage à Montmélian de :

- 3.478 charges de draps de France;
- 1.250 charges de grosses toiles, d'alun, etc.;
- 720 charges de futaines et de draps de Florence;
- 464 charges de mercerie.

Mieux que tout commentaire, de tels chiffres proclament et l'intensité du trafic et la place hors de pair qu'y tenait la draperie française. Pour Chambéry, à l'autre extrémité de la cluse, on ferait naturellement les mêmes constatations. Nous avons eu la bonne fortune de découvrir un compte de péage de Chambéry<sup>3</sup> portant exactement la même date que le précédent (16 avril 1302-5 mai 1303); on y relève l'entrée à Chambéry de 2.320 trousseaux de draps de France, soit environ 4.900 charges.

Ces draps venaient du Nord et de l'Ouest de la France, et en particulier de la Normandie, qui envoyait ses draps fins de Rouen dans tout le Sud-Est de la France et dans l'Italie du Nord.

Mais trente ans plus tard, les choses se présentent tout autrement. En 1336-1337, pendant dix mois, d'avril à février, il ne passe plus à Montmélian que 500 bêtes environ chargées de draps de France, ce qui représente sur les années précédentes une notable diminution. Sans doute une note additionnelle porte que ne figurent pas dans le compte les marchands de Suse et d'Avigliane qui, en vertu de leurs privilèges, sont dispensés du péage, mais on voit malgré cela un gros fléchissement dans le transport de la draperie française.

D'autre part, à la fin du xiv<sup>e</sup> siècle (en 1395), le péager de Chambéry ne relève plus dans son compte qu'un nombre infime de bêtes chargées de drap de France et conduites par des muletiers de Suse et d'Avigliane. Mais on y voit apparaître les draps

---

<sup>3</sup> Arch. cam. Turin, Guard. 452, piano 2.

d'Allemagne, *pagni Alamagnie*, en quantité assez peu considérable d'ailleurs, et, chose curieuse, ces draps étaient transportés surtout par des Dauphinois originaires du Trièves, de Bourg-d'Oisans, de Serres, de Laye ou de Gap et qui se livraient à ce trafic surtout en hiver. Ainsi, le 13 et le 14 janvier 1395, le péager note le passage à Chambéry de 43 bêtes chargées de draps d'Allemagne, dont 4 étaient conduites par un muletier du Bourg-d'Oisans, 9 par un habitant d'Allevard, 8 par un marchand du Trièves, 6 par deux hommes de Gap, etc. Le 27 février, c'était noble Hugues Ruff, de Graisivaudan, qui conduisait lui-même ses 9 bêtes chargées de draps d'Allemagne. Mais ces muletiers, qui venaient certainement de Genève où ils s'étaient approvisionnés, se dirigeaient vers Les Marches; c'est dire qu'ils tournaient le dos à Montmélian et à la Maurienne pour descendre l'Isère vers Grenoble et Veynes. Les draps d'Allemagne qu'ils transportaient n'étaient donc destinés ni à la Savoie ni au Piémont.

Ainsi, dans les toutes dernières années du xiv<sup>e</sup> siècle, sans s'ouvrir aux draps d'Allemagne, le comté de Savoie, des deux côtés des monts, se fermait aux draps de France qu'il avait jusqu'alors si largement accueillis. Un tel revirement s'explique par le danger que faisaient courir à l'industrie savoyarde l'affluence et le succès de la draperie française. Les princes de Savoie voyaient avec amertume *l'or et l'argent*<sup>4</sup> sortir de leur pays et passer en France pour y enrichir les marchands drapiers, tandis que leurs propres sujets subissaient passivement une dépendance industrielle qui les ruinait. Pour mettre fin à ce malaise, l'un d'eux, Amédée VIII (1391-1439), résolut de créer une *draperie nouvelle* (*nova draperia*) à l'imitation de la draperie de France et dont les produits suffiraient aux besoins de ses Etats. Il voulut qu'on fit désormais sur place toutes les opé-

---

<sup>4</sup> Aurum et argentum que pro pannis in maximis quantitibus de dicta patria extrahuntur in ipsam patriam cupiens reservare.

rations nécessaires à la fabrication : filage, tissage, teinture, et que l'on fabriquât des draps de toute qualité, des fins, des communs, des moyens. Les ressources ne manquaient pas. Les femmes de Savoie étaient d'habiles fileuses (*femine patrie sunt valde habiles ad nendum*); on disposait d'une main-d'œuvre abondante dont il suffirait de secouer l'inertie (*multos octiosos per dictam artem excitare*), il ne resterait qu'à se procurer des techniciens : on les ferait venir de France en leur offrant un double salaire.

La construction des bâtiments, le transport en masse de la laine, l'achat des plantes tinctoriales, le paiement des gros salaires allaient entraîner des frais énormes. Pour y suffire, Amédée VIII fit appel au pays tout entier. En 1410, il réunit à Thonon les nobles, barons et prélats, qui lui accordèrent un subside de 3 deniers par feu (*subsidium in suportacionem et subvencionem onerum nove draperie in patria Domini nostri*). Ce subside, évalué 20.000 florins, devait être versé entre les mains du prévôt des drapiers de Savoie.

Tant qu'on fut à la période d'installation tout alla bien, mais dès que l'on mit en marche les fabriques, les difficultés surgirent et ne firent que s'aggraver. Du dehors et du dedans, les résistances semblèrent se coaliser pour faire échouer l'entreprise, et malgré le zèle du prévôt des drapiers pour *exalter* dans le pays l'art de la draperie, elles furent les plus fortes.

Les causes de l'échec sont intéressantes. Tout d'abord, le subside ne rapporta pas ce qu'on avait attendu. Un grand nombre de seigneurs qui n'avaient pas assisté au conseil de Thonon se refusèrent, « n'ayant pas été consultés », à laisser lever le tribut sur leurs sujets. Aussi, au lieu des 20.000 florins escomptés, le prévôt des drapiers n'en reçut que 3.500 environ. D'autre part, les fabricants et les marchands drapiers de Savoie, redoutant la concurrence des nouvelles fabriques, opposèrent une hostilité impitoyable. Ils discréditaient par avance les produits qui en sortaient (*pannos drapperie diffamando*), décourageaient ceux qui tentaient de s'intéresser à l'industrie de la draperie

nouvelle en leur affirmant qu'elle était vouée à un échec fatal et qu'ils y perdraient leur argent et leur peine. Si elle ne se justifie pas, leur conduite s'explique aisément. Celle des petits commerçants est plus surprenante. A force d'entendre attaquer la nouvelle draperie savoyarde, ils se laissèrent persuader qu'elle était de qualité inférieure, et dans une réunion où un grand nombre étaient présents, ils s'engagèrent à ne pas acheter les produits des nouvelles fabriques.

Bourg-en-Bresse, une des résidences favorites d'Amédée VIII, fut un des principaux centres de fabrication. Or, jusqu'à la fin du xiv<sup>e</sup> siècle, on y avait surtout fabriqué de la toile. Quand on demanda aux ouvriers de passer au travail de la laine, surpris dans leurs habitudes, ils se plièrent mal à un changement dont ils ne comprenaient pas l'intérêt.

Naturellement, les ennemis du dehors n'étaient pas les moins acharnés. Les drapiers de France voyaient avec inquiétude la naissance de la nouvelle industrie savoyarde; ils essayèrent de la tuer avant qu'elle eût grandi. Plus que les autres, les fabriques de Bourg furent l'objet de leurs attaques. Bourg, en effet, était un des lieux de passage les plus fréquentés par les marchands de drap du Nord et de l'Ouest de la France, et en particulier par les Normands. Quand ils se rendaient aux foires de Genève, ils s'arrêtaient à Bourg et profitaient de leur séjour dans la ville pour entrer en contact avec les maîtres drapiers de France, à qui le comte de Savoie avait, à grands frais, confié la direction de ses fabriques. Par des flatteries, des cadeaux, de l'argent, ils essayaient de les détourner de leur travail, leur assurant que la tentative du comte de Savoie ne pouvait réussir et que, dût-il leur en coûter 100.000 florins, ils se chargeaient de la faire échouer.

Entourée de tant d'ennemis, conduite peut-être avec une habileté douteuse, la fabrication des draps à la française échoua complètement. Le prévôt des drapiers de Savoie, du moins si on l'en croit, y perdit une partie de sa fortune, ce qui n'empêcha pas Amédée VIII de le rendre responsable de l'échec. Le prévôt

en connaissait les causes mieux que personne, mais de son côté il ne pouvait assez regretter que le comte de Savoie n'eût pas pris des mesures assez énergiques pour obliger tous les marchands savoyards à s'approvisionner aux fabriques du pays et pour leur interdire de vendre des draps étrangers, à l'exception des draps fins de Malines, de Bruxelles, de Montpellier, de Lille ou de Rouen, que la Savoie ne pouvait pas fabriquer.



Le compte de 1585<sup>5</sup> présente un intérêt tout à fait différent. Le péager y a noté, jour par jour, le passage des marchands, leur nom, presque toujours leur origine et la nature des marchandises qu'ils transportaient, si bien qu'il nous fait le témoin des allées et venues quotidiennes de ces marchands avec leurs bêtes.

Ce sont d'abord les habitants des villages voisins et des plus proches vallées qui passent à Montmélian à destination de Chambéry et de Lyon pour y vendre les produits de leur pays. De Coise et de Sainte-Hélène-du-Lac, on porte du fer; des Mollettes, le vin; de Saint-Pierre-d'Albigny, les « faysses » de cuir; de Grésy, de Flumet, les fromages; de Saint-Pierre-de-Soucy, de Saint-Colomban, de Villard-sur-Cuines, des lauses; de Villard-Sallet et de Planèze, de la molasse. En juin affluaient les cerises venues à pleines hottes du Thouvet et surtout de Sainte-Hélène-du-Lac. En toute saison passaient les merciers de Chambéry, de Grenoble, de Mégève, de Genève, conduisant une seule bête, avec une mallette attachée à la selle, tandis que d'autres courbaient le dos sous le poids de leur bagage : l'un portait *ung panier plain de chappeaulx*, un autre *ung panier de solliers*, tels, comme les *clostriers d'Alleverd*, *un paquet de clous*. Mais le plus souvent, les marchandises étaient chargées sur des mu-

---

<sup>5</sup> Arch. cam. Turin, vol. 51, f<sup>o</sup> 280, Guard. 398, piano 1.

lets qui passaient par groupes de six, huit, dix ou davantage, conduits par un muletier, marchand lui-même, noble parfois, accompagné de deux ou trois serviteurs.

Le compte de 1585 distingue entre les petits mulets, qu'il appelle parfois mulachons, et les grands mulets. On verra plus loin l'intérêt de cette distinction. Le même jour on voyait passer à Montmélian 50, 60, 100 mulets et plus.

Les muletiers de la même vallée ou de deux vallées voisines se réunissaient pour accomplir ensemble les longs voyages. Ainsi sur les 181 mulets qui passèrent à Montmélian le 4 juin 1585, 145 se rendaient à Aoste ou à Ivree. Leurs maîtres revenaient du Puy, l'un avec 20 mulets, l'autre avec 25, deux autres avec 50 chacun. Ils allaient certainement franchir ensemble le col du Petit-Saint-Bernard comme ils avaient traversé ensemble la ville de Montmélian.

Quelques marchands qu'on voit figurer très souvent dans les comptes de péage s'étaient spécialisés dans le commerce des toiles de Champagne qu'ils conduisaient dans l'Italie du Nord, d'où ils rapportaient du riz. Les Auvergnats portaient parfois de la tapisserie, les Normands du drap, mais ceux qui tenaient le gros trafic c'étaient les marchands de Lyon, de Florence, de Turin et de Milan; c'étaient leurs agents qui conduisaient les *grands mulets* et fréquentaient le plus régulièrement la route de Maurienne et le col du Mont Cenis. Le passage de ces *grands mulets* est donc particulièrement intéressant. Or, en 1585, il passa à Montmélian, dans la première quinzaine de juin, 64 mulets en quatre jours. Un petit nombre (8) se rendait à Lyon, les autres allaient vers Suse, Gênes, Florence et Milan.

Le 18 juin, Jean Grippat, de Milan, et Michel Tournon, de Suse, conduisaient l'un 8 grands mulets, l'autre 3.

En août c'étaient des muletiers de Modane, de Florence, de Milan, avec 52 bêtes. En septembre passèrent des hommes de Chambéry avec 14 grands mulets.

Mais avec novembre, c'était la neige qui s'entasse aux cols, efface les chemins, bloque les défilés, la neige, pire ennemie de

ceux que leurs voyages poussent à travers les hautes vallées. Alors tout trafic va cesser, et la route qui, pendant la belle saison, s'animait de la bruyante activité des muletiers deviendra, pendant les mauvais mois, muette et déserte. Voilà ce qu'on imagine aisément, et voilà d'ailleurs ce qu'on a bien souvent écrit au sujet des passages en montagne, se fondant sans doute sur des textes incomplets. Mais la réalité est tout autre, le compte de 1585 l'établit avec une précision irréfutable. En hiver, Piémontais, Milanais, Florentins parcouraient comme en été la route de Maurienne; ralenti sans doute, le trafic n'était point suspendu. Au mois de novembre, le 7 et le 9, 27 grands mulets appartenant à des marchands du Piémont passent à Montmélian. En décembre, le 13, ce sont deux Florentins avec 12 grands mulets, et le 21, deux Piémontais avec 16. Les passages de février prouvent plus vigoureusement encore que l'hiver ne supprimait pas les grands voyages. Ainsi du 2 au 15 février 1586, 132 mulets traversèrent Montmélian, dont 24 étaient conduits par des muletiers de Modane, 52 par des Florentins et 20 par des Milanais. Donc, le nombre total des grands mulets passant à Montmélian en février vient immédiatement après celui de juin. Ce trafic d'hiver n'est pas un des points les moins curieux du compte de péage de 1585. D'ailleurs il n'est point particulier à la route de Maurienne et au col du Mont Cenis; nous l'avons déjà constaté et signalé sur l'autre grande route des Alpes, celle du Mont Genève<sup>6</sup>. Des textes du milieu du xv<sup>e</sup> siècle nous disent qu'en hiver les villages voisins du col, comme Val-des-Prés et Montgenèvre, envoyaient des déblayeurs<sup>7</sup>, parfois au nombre de 200, pour chasser la neige et tracer un chemin facile à suivre pour les voyageurs et les bêtes. Des habi-

---

<sup>6</sup> Voir Th. Sclafert, *Le Haut-Dauphiné au Moyen Age*. Paris, 1926, 780 p. (p. 626).

<sup>7</sup> ... tempore yemali, exponunt eorum tempus ad apperiendum itinera onerata et charginata in tam magnis quantitibus nivium quod nullus posset transire nisi dicta itinera aperirentur et quandoque intersint ducenti homines ad hoc faciendum. Arch. Isère, B 2736, f<sup>o</sup> 341 (1448).

tudes du même genre existaient certainement sur la route de la Maurienne, au voisinage du col du Mont Cenis.

Il s'agit maintenant de définir ce qu'on appelle *grands mulets*. L'expression qu'on oppose spontanément à *petits mulets* semble porter en elle-même son sens et n'avoir besoin d'aucune explication. Pourtant, il est intéressant (à la lumière d'un mémoire anonyme du xvii<sup>e</sup> siècle conservé à Turin <sup>8</sup>) de voir tout ce qu'elle recouvre. D'abord l'expression *grands mulets* est souvent remplacée par *grandes voitures* et celle de *petits mulets* par *voitures ordinaires*, voiture ayant ici son sens étymologique de moyen de transport. Le mulet étant dans les pays alpins le moyen de transport par excellence, *mulet et voiture* y sont devenus synonymes et sont employés l'un pour l'autre <sup>9</sup>.

Ce qui distingue les *grands mulets* (ou les grandes voitures) des *petits mulets* (ou voitures ordinaires), c'est non seulement la charge qu'ils peuvent porter, mais encore la nature de la marchandise, l'étendue des voyages, l'origine et la fortune des marchands, la qualité des muletiers.

Les petits mulets ne chargeaient ordinairement que 12 ou 14 rubs <sup>10</sup>. C'étaient des mulets de la Maurienne, de la Tarentaise ou du Piémont. Ils transportaient du sel, du beurre, du vin, des fromages, du riz, de l'huile, des citrons. Ils faisaient le trafic entre le Piémont et la Savoie, Genève, Nice, la rivière de Gênes, trafic qui, on le voit, ne rayonnait que peu au delà des Alpes et gardait un caractère tout à fait montagnard.

Les grands mulets, au contraire, accomplissaient de très longs voyages à travers des pays placés sous des souverainetés différentes. La région alpine était pour eux un lieu de passage, non

<sup>8</sup> Turin, Arch. di Stato.

<sup>9</sup> Le cas n'est pas particulier aux Alpes; A. Thomas (*Romania*, XXXV, p. 110) cite un texte de 1610 concernant les Pyrénées où le mot *voiture* a, comme ici, le sens de *mulet* et où il est question de *voitures hors d'aleyne et lasses du chemin, ...et des voyageurs qui font repaistre et descharger leurs voitures*.

<sup>10</sup> 6 rubs pesaient environ un quintal.

un lieu de marché. Venus du grand centre commercial d'une plaine, c'est vers le grand centre commercial d'une autre plaine qu'ils se rendaient en franchissant la chaîne des Alpes. Très forts et très robustes (leur charge ordinaire était de 18 rubs et pouvait aller jusqu'à 24), ils ne portaient que des marchandises fines et de grand prix *qui méritent une grande protection des princes des pays où elles passent*. Aussi la conduite de ces grands mulets était-elle uniquement confiée à des *personnes de grand crédit... dont la foi est connue... car ils sont maîtres de la fortune d'un nombre infini de riches familles*.

Les points extrêmes les plus fréquents des voyages accomplis par les grands mulets entre la France et l'Italie du Nord étaient Lyon d'une part, Milan et Gênes d'autre part.

Pour se rendre de Lyon à Milan, les grands mulets empruntaient deux itinéraires : la route du Nord par le Bugey et le Valais, la route du Sud par le Bas-Dauphiné et la Savoie. La première conduisait au col du Simplon, la seconde au col du Mont Cenis.

Par le Simplon, il fallait vingt et un jours pour se rendre de Lyon à Milan. On prenait d'abord *la route de Collonges* qui conduisait à Genève par Montluel, Nantua et Châtillon-de-Michailles; à partir de Genève, où l'on arrivait le sixième jour, on longeait la rive méridionale du lac Léman avec étapes à Thonon, à Evian, au Bouveret. Puis, dans le Valais, on longeait le Rhône par Saint-Maurice, Martigny, Sion, *Briga, au pied de la montagne de Semplon*, où l'on arrivait après treize jours de voyage. Le jour suivant on montait à *Semplon qui est sur la montagne*, d'où l'on descendait le val di Vedro jusqu'à Domodossola, puis la vallée d'Ossola qui conduisait à Ornavasso. De là on allait à Ferriolo, où l'on s'embarquait pour traverser le lac Majeur. On débarquait à Laveno, on couchait à Varese, et deux jours plus tard, après trois semaines de voyage, on entra à Milan.

La route du Sud était beaucoup plus courte. Elle demandait dix-sept jours seulement pour aller de Lyon à Milan ou de Lyon

à Gênes. De Lyon on se dirigeait vers la cluse de Chambéry par Bourgoin et Pont-de-Beauvoisin. On arrivait à Chambéry le troisième jour. Puis on passait à Montmélian avec arrêt à Maletaverne; on suivait la vallée de l'Arc par Epierre (ou La Chapelle), Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-André (ou Modane), et le huitième jour on se trouvait à Lanslebourg, au pied du Mont Cenis. Après avoir franchi le col, on descendait à Suse; le dixième jour on était à Avigliana et le onzième à Turin. Puis par Chivasso et Novare, on gagnait Milan après dix-sept jours de marche.



Les marchands qui se rendaient à Gênes empruntaient le même itinéraire jusqu'à Turin. De là ils descendaient vers le Sud, s'arrêtaient à Asti, Alexandrie et Novi, et au bout de dix-sept jours, ils arrivaient eux aussi à destination.

Les muletiers marchaient tout le jour, ne déchargeant leurs

bêtes qu'à l'endroit où il fallait passer la nuit; les *muletz font de petites journées, allant tout d'une traite d'une couchée à l'autre, sans repaître en chemin, sauf ce qu'on met dans le panier ou muselière pour éviter l'embarras de charger et décharger.*

Plus courte que la route du Simplon, celle du Mont Cenis était aussi la plus facile et la plus sûre<sup>11</sup>. Les princes de la maison de Savoie s'étaient imposé *des frais immenses pour tenir ouvert le passage du Mont Cenis en toute saison, ayant fait faire des chemins larges et commodes à travers les rochers de cette montagne qui semblaient inaccessibles « et establi sur la mesme montagne un hospital, la poste et des hostelleries pour loger et recouvrer les passans aulant en hyver qu'en esté, pour la commodité desdites voitures qui ne courent aucun risque maintenant, pour mauvais que le temps se rencontre dans la montagne, ayant partout du secours et trouvant de moment à autres des lieux où se réfugier en cas de danger des vents, des neiges et de la tourmente ».*

Sans nier les efforts des comtes et des ducs de Savoie pour donner toute sécurité aux marchands qui prenaient la route du Mont Cenis, il ne faut pas oublier que l'hospice était beaucoup plus ancien que ne le pensait l'auteur du mémoire. Il fut fondé dans les premières années du ix<sup>e</sup> siècle par Louis le Pieux. On ne possède pas l'acte de fondation, mais on a conservé un diplôme authentique de Lothaire (fils de Louis le Pieux) daté du 14 février 825, où il rappelle que son père avait fait construire au Mont Cenis un hospice pour recueillir les voyageurs « *in monte Cenisio quoddam hospitale in honore Domini Dei... et beatissime Marie, ad peregrinorum receptionem, eo jubente,*

---

<sup>11</sup> Il y avait une troisième voie de Lyon à Milan par le pays de Vaud, mais plus longue et surtout beaucoup plus difficile que les deux autres. Les chemins y étaient impraticables en hiver, les portes des écuries trop basses et trop étroites pour recevoir les mulets avec leur charge.

*fieret constructum* <sup>12</sup> ». Peut-être cet hospice ne fit-il que prendre la place d'un refuge plus humble et plus ancien.

Le col du Mont Cenis, en effet, qui permettait de descendre dans une riche plaine, fut certainement fréquenté depuis une époque impossible à fixer, même d'une façon approximative, mais qu'on peut supposer aussi ancienne que l'occupation de ces hautes vallées par les hommes.

D'autre part, le lieu où l'on franchissait aisément l'Isère pour gagner la vallée qui conduit au col devenait forcément un point de passage de grande importance. Ce fut le cas de Montmélian. Au temps *des grandes voitures*, c'est l'activité qui régnait sur la route du Mont Cenis qui expliquait celle de la cluse Chambéry-Montmélian; c'est en raison de cette solidarité qu'il nous a paru intéressant de les rapprocher dans une même étude.

---

<sup>12</sup> Carlo Cipolla, *Monumenta novaliciensia vetustiora raccolta degli atti delle cronache riguardanti l'abbazia della Novalesa*. Roma, 1898, t. I, p. 71.