



Henri Bresc (dir.)

Réseaux politiques et économiques

Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

Les gribanniers de la Somme : monopole et embargo d'une communauté sur le transport fluvial durant les XVII^e et XVIII^e siècles

Christophe Cloquier

DOI : 10.4000/books.cths.2189

Éditeur : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

Lieu d'édition : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

Année d'édition : 2016

Date de mise en ligne : 13 novembre 2018

Collection : Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques

ISBN électronique : 9782735508761



<http://books.openedition.org>

Référence électronique

CLOQUIER, Christophe. *Les gribanniers de la Somme : monopole et embargo d'une communauté sur le transport fluvial durant les XVII^e et XVIII^e siècles* In : *Réseaux politiques et économiques* [en ligne]. Paris :

Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2016 (généré le 20 novembre 2020).

Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/cths/2189>>. ISBN : 9782735508761. DOI :

<https://doi.org/10.4000/books.cths.2189>.

Les gribanniers de la Somme : monopole et embargo d'une communauté sur le transport fluvial durant les XVII^e et XVIII^e siècles

Christophe CLOQUIER
Chercheur associé au Lamop, umr 8589
Cnrs – Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Extrait de : Henri BRESC (dir.), *Réseaux politiques et économiques*, Paris, Édition électronique du CTHS (Actes des congrès des sociétés historiques et scientifiques), 2016.

Cet article a été validé par le comité de lecture des Éditions du CTHS dans le cadre de la publication des actes du 140^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques tenu à Reims en 2015.

Axe fluvial relativement rectiligne, le cours de la Somme constituait un élément important et remarquable d'un paysage de plaines légèrement vallonné, principalement traversé par des axes routiers rayonnant des grands centres urbains comme Abbeville ou Amiens. Il offrait également le seul débouché maritime d'une région agricole et commerciale particulièrement importante durant la période médiévale : la Picardie. Calme et paisible, il devint, au fil des siècles du premier millénaire, une voie commerciale privilégiée avec des possibilités de navigation sans risque majeur en toutes saisons.

Favorisée dès la fin du XII^e siècle, la navigation fluviale sur la Somme fut renforcée dès le début du XIII^e siècle par la canalisation de l'Avre, son principal affluent, et son ouverture à la navigation. Réglementée en juillet 1255, elle favorisa largement les exportations de produits picards comme la guède (*Isatis tinctoria*) puis du blé (*Triticum aestivum*), vers les Flandres et les îles britanniques, et inversement les importations de produits étrangers comme le fer, le plomb ou la laine. Au-delà des importations et des exportations, elle permettait surtout le transport des matériaux de construction, particulièrement lourds ou volumineux, comme le bois et la pierre, au plus près des chantiers de construction, notamment en milieu urbain.

Assuré par les bateliers et mariniers des villes d'Abbeville, Amiens et Corbie, implantées d'aval en amont sur le tronçon fluvial navigable, le transport des différents matériaux et produits se faisait sans encombre, au gré des marées et des saisons de l'aval vers l'amont et inversement. Toutefois, au milieu du XVII^e siècle, il fut assorti d'un tour de rôle, instauré et organisé par les gribanniers d'Abbeville. Dès lors, il connut une succession de conflits, oppositions et autres affrontements entre les différents acteurs, à savoir les gribanniers et les marchands mais aussi les bateliers, mariniers et haleurs qui tentèrent également différentes actions communautaires. En pleine crise, le transport fluvial faisait à la fois l'objet d'un monopole et d'un embargo, préjudiciables aux marchandises et aux personnes.

Bateliers, mariniers et naveliers : les origines médiévales des gribanniers

En août 1199, le roi Philippe Auguste établit que les marchands (*mercatores*) pourront naviguer librement sur la Somme, depuis Corbie jusqu'à la mer, sans qu'ils puissent être arrêtés¹. Si le roi fit préciser les limites du tronçon navigable dans cet acte², en revanche il laissa une imprécision notable et particulièrement ambiguë sur la fonction exacte des acteurs de cette navigation fluviale. En effet, avec le terme *mercatores*, il engloba vraisemblablement, ainsi que l'avança également Augustin Thierry, tous les marchands utilisant le fleuve, y compris les marchands étrangers, sans préciser pour autant si ces *mercatores* étaient uniquement les propriétaires des marchandises ou éventuellement les propriétaires et les transporteurs.

Dans un règlement commun, également établi en 1199 par les maires et échevins d'Abbeville, Amiens et Corbie – afin de faciliter et rendre plus sûre la navigation sur le fleuve –, et dans une ordonnance royale promulguée vingt ans plus tard, afin de ne plus entraver la navigation sur la Somme par des barrières et péages, néfastes au commerce fluvial, aucune information sur la fonction ou le statut des transporteurs fluviaux ne fut consignée. En l'absence de document ou d'information explicite, la dénomination des personnes chargées de la conduite de bateaux sur la Somme et l'existence d'une communauté restent à préciser pour le XII^e siècle et le début du XIII^e siècle.

Dans un accord, établi en décembre 1240, les marchands de l'eau (*mercatores aque*) reçurent du seigneur de L'Étoile la promesse d'entretien du pont et d'indemnisation en cas de dommages causés aux bateaux lors de leurs passages au dit pont, dans le sens avalant et montant³. D'après une ordonnance des échevinages d'Abbeville, Amiens et Corbie de juillet 1255, les *maronniers*, alors désignés *ceulz du métier de l'eau*, ne pouvaient conduire qu'une seule nef chacun et qu'ils devaient confier la seconde, dans l'éventualité de la possession de deux bateaux par un *preudomme du mestier*, à un homme dont ce dernier devait répondre devant les maires et échevins de son lieu de résidence. Établi en quatre exemplaires, un pour chaque échevinage et un pour les *maronniers*, toujours appelés *chil du métier de l'eau*, ce document regroupe pour la première fois les termes : *maistre*, *varlez* ou *vallet*, compagnon et surtout *preudomme du mestier*⁴.

Augustin Thierry avait avancé l'idée d'une association de mariniers de la Somme, soumise à une police commune, et non des corporations isolées dans chacune des villes⁵. Il avança donc une dénomination fédérale pour désigner ces acteurs du transport fluvial. Avec cette ordonnance remise aux quatre parties, il est tentant de garder cette dénomination et d'assimiler les gens du métier de l'eau à un réseau ou une fédération de bateliers, identifié et reconnu pour tout le cours navigable du fleuve. Dans cette perspective, ce réseau était organisé avec des prud'hommes, des maîtres, des valets, des compagnons, apparemment installés dans chacune de ces trois villes et organisés au

1. Bibl. nat de France, Pic. 30 et arch. mun. Abbeville, AA 3 et AA 130 devenu bibl. mun. Abbeville, ms 114, fol. 6 édité par Augustin Thierry, *Recueil des monuments inédits de l'histoire du Tiers Etat. 1ère série, Chartes, coutumes, actes municipaux, statuts des corporations d'arts et métiers de villes et communes de France. Région du Nord...* 4, contenant les pièces relatives à l'histoire municipale d'Abbeville et à celle des villes, bourgs et villages de la Basse Picardie, t. 1, p. 119-120.

2. D'après ce document, elle était alors navigable sur un peu moins de 90 km de long dans le sens avalant et très certainement dans le sens montant, voir Fig. 1.

3. Arch. mun. Amiens, AA 1, fol. 167 et AA 5, fol. 23 édité par A. Thierry, *Recueil des monuments inédits de l'histoire du Tiers Etat. 1ère série, Chartes, coutumes, actes municipaux, statuts des corporations d'arts et métiers de villes et communes de France. Région du Nord...*, t. 1, p. 207-208.

4. Arch. mun. Amiens, AA 13, fol. 126v édité par A. Thierry, *Recueil des monuments inédits de l'histoire du Tiers Etat. 1ère série, Chartes, coutumes, actes municipaux, statuts des corporations d'arts et métiers de villes et communes de France. Région du Nord...*, t. 1, p. 217-218.

5. C. Schnakenbourg, *Communautés de métiers contre liberté économique à la fin de l'Ancien régime : l'exemple des gribanniers de la Somme*, p. 17-18 et A. Thierry, *Recueil des monuments inédits de l'histoire du Tiers Etat. 1ère série, Chartes, coutumes, actes municipaux, statuts des corporations d'arts et métiers de villes et communes de France. Région du Nord...*, p. 217.

niveau du fleuve navigable, au point que les plus expérimentés puissent potentiellement être responsables, devant les échevins, de marinières moins expérimentés pour la conduite d'un bateau en l'absence d'un maître marinier.

Dans une ordonnance de 1312, les conducteurs de bateaux furent mentionnés, sans être nommés, afin d'être identifiés et rattachés à l'une des deux enseignes de la ville : l'enseigne de la mer ou l'enseigne de la Somme. Ils furent associés à l'une des deux enseignes, soit à deux corporations ou deux communautés de métiers, en fonction du type de bateau qu'ils utilisaient. Ainsi, ceux qui avaient des bateaux (*waisiaus*) qui allaient en mer appartenaient à l'enseigne de la mer⁶. Dans une ville comme Abbeville, établie au fond de l'estuaire de la Somme, ces deux populations de conducteurs de bateaux pouvaient être des hommes de fleuve ou hommes de mer, des bateliers ou marinières, voire même les deux à la fois puisque la ville constituait également un point de rupture de charge et abritait un important port fluvio-maritime⁷. Il convient de souligner que le terme *maronniers*, employé dans les brefs et ordonnances de juillet 1255, indiquerait une compétence maritime des gens du métier de l'eau.

Dans le registre aux chartes des années 1345 à 1483, Pierre Batel et Manessier Peusille furent désignés comme les *maieurs de banieres* des poissonniers d'eau douce et des *naveliers* pour l'année 1349 alors que seuls les *maieurs de banieres* des poissonniers d'eau douce furent listés les années précédentes. Ces deux hommes furent les seuls représentants mentionnés pour le XIV^e siècle⁸. Dans ce même registre, Fremmot de Caigny, fils de Jehan de Caigny, *maronnier*, fut reçu maître *maronnier* par les *eswars* et compagnons dudit métier puis il fit serment devant eux le 16 mars 1446. En face de la mention marginale « *varlet de navel* », un *navelier*, nommé Jaques Doree, a établi et ordonné Jehan le Marchant à mener son *navel*, en date du 24 novembre 1456⁹. Par une ordonnance du 3 mars 1452, les *naveliers* furent tenus, suite à leurs requêtes et supplications, d'aller et assister à la totalité de l'enterrement ou du mariage de l'un des leurs¹⁰.

Durant le XV^e siècle et probablement le siècle précédent, les maîtres marinières et *naveliers* de chaque ville étaient reçus dans leur office devant les *maieurs de banieres* et les maîtres marinières réunis. Ensuite, ils prêtaient serment devant les maires et échevins et pouvaient alors naviguer sur le fleuve en qualité de maître de bateau. Si plusieurs d'entre eux furent ainsi mentionnés pour Amiens, la perte des archives d'Abbeville et l'absence d'archives pour Corbie laissent un vide documentaire considérable et empêchent toute confirmation pour ces deux villes. Si aucune mention de gribannier ne fut repérée dans les différents documents médiévaux consultés¹¹, plusieurs mentions de gribanes furent toutefois relevées dans des documents du XV^e siècle¹².

Dans *La chronique d'Enguerran de Monstrelet*¹³, pour 1436, la plus ancienne mention de gribane indiquait que les Anglais du Crotoy avaient deux bateaux nommés *gabannes*. Elles se multiplient ensuite pour la seconde moitié du XV^e siècle. Dans un registre contenant le *compte de la valeur et revenue de la ville de Dieppe*, pour 1478 et 1479, 8 nefs et

6. Bibl. mun. Abbeville, ms 115, fol 39v édité par A. Thierry, *Recueil des monuments inédits de l'histoire du Tiers État. Première série, chartes, coutumes, actes municipaux, statuts des corporations d'arts et métiers des villes et communes de France. Région du Nord*, Paris : Impr. impériale, 1870, t. IV, p. 103.

7. C. Cloquier, « Port et quai du bassin de la Somme : deux termes pour deux réalités du XII^e au XVIII^e siècle », p. 44-45.

8. Arch. mun. Amiens, AA 6, fol. 3. Il convient toutefois de souligner que ces deux noms furent également portés pour la même charge au fol.1 mais la réparation ne permet plus la lecture au delà du mot poissonnier. De plus, la partie relative au XIV^e siècle se termine avec l'année 1382.

9. Arch. mun. Amiens, AA 6, fol. 82v et 112v. La partie relative au XV^e siècle commence à l'année 1432.

10. Arch. mun. Amiens, AA 13, fol. 127.

11. C. Cloquier, « Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire ».

12. F. Godefroy, *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes du IX^e au XV^e siècle...*, 1885, t. 4, p. 196, col. b et 1902, t. 10, p. 724, col. b.

13. E. de Monstrelet, *La chronique d'Enguerran de Monstrelet : en deux livres, avec pièces justificatives 1400-1444 publiée pour la Société de l'histoire de France par L. Douët-d'Arco*, t. 5, p. 262.

bateaux, dont la *gribenne* d'Abbeville, furent faits à neuf ou rappareillés au port de Dieppe¹⁴. Dans les statuts des métiers du 23 janvier 1489, la construction d'un bateau, appelé *gribenne*, *halette* ou *goguet*, imposait le paiement d'un droit de 6 deniers par les charpentiers de navires de la ville d'Abbeville au profit de leur confrérie¹⁵. Dans un compte des années 1497 et 1498, des bateaux ou *gribennes* furent également mentionnés¹⁶.

Sur le plan d'Amiens et des hortillonnages, de 1542, plusieurs bateaux furent dessinés en aval et en amont de la ville ainsi que sur le seul bras navigable du fleuve, appelé le chemin de l'eau qui contournait la ville par le nord. Relevés à la proue et à la poupe, ils furent tous représentés avec un mât et un voile plié ou déplié de forme quadrangulaire. Si certains bateaux furent représentés sans membre d'équipage, d'autres étaient, en revanche, manœuvrés par une seule personne voire même deux personnes, le premier ajustait les voiles et le second utilisait un aviron¹⁷. Manifestement, ces bateaux ne furent pas représentés pour orner le plan, ils furent dessinés au niveau du seul bras navigable dans la ville et au niveau des installations portuaires, à savoir le *Quay*, établi en amont du pont Saint-Michel dans la partie occidentale de la ville, et le port du Don, établi en aval du pont Du Cange dans la partie orientale. Ils permettaient de restituer la réalité de la navigation fluviale au niveau de la ville d'Amiens mais rien ne permet de les assimiler à des gribanes.

Dans les dictionnaires¹⁸, les *gabannes*, *gribanes* ou *gribennes* désignaient des embarcations à fond plat d'un port de 30 à 60 tonneaux et en majorité 50. Garnies d'un seul mât de misaine avec son hunier, elles disposaient également d'un mât de beaupré. En usage sur les côtes de Normandie et de Picardie, elles naviguaient également sur la Seine et la Somme, fleuve sur lequel s'effectuait le transport de marchandises et matériaux pondéreux, entre le port de Saint-Valery et la ville d'Abbeville. De toutes ces formes, la forme gribane ou gribanne s'établit au début du XVII^e siècle, dans un arrêt du conseil d'état de 1612.

En l'absence de mention de gribannier, dans les sources documentaires médiévales, les conducteurs et utilisateurs des gribanes ont vraisemblablement pris le nom de ces bateaux ; pour le bassin de la Somme et les côtes picardes, les plus anciennes mentions de gribanniers remontent au milieu du XVI^e siècle et proviennent d'Amiens. En 1550, un gribannier fut payé pour avoir mené le roi Henri II, et vraisemblablement sa suite, sur la Somme dans quatre bateaux¹⁹. Le 15 décembre 1552, des gribanniers furent payés pour le transport par bateaux de lansquenets et de gens de guerre à Abbeville²⁰. En dépit de l'origine médiévale des gribanes, d'une part, et d'un réseau de mariniers, d'autre part, les gribanniers, regroupés en réseau, ne sont pas attestés explicitement dans les documents médiévaux. Avec deux occurrences du milieu du XVI^e siècle, ils n'apparaissent pas comme des acteurs principaux mais plutôt comme des acteurs spécialisés dans une situation de transport spécifique. Dans une ordonnance du 15 mai 1555, ils ne furent pas mentionnés ; seuls des maîtres mariniers et des bateliers, en référence au métier de marinier, furent cités. En dépit de cette discrétion dans les sources du XVI^e siècle, les gribanniers devinrent les acteurs incontournables du transport fluvial durant la seconde moitié du XVII^e siècle.

14. Arch. dép. Seine-Maritime, G 529. Les 7 autres bateaux étaient 3 *coquets*, 2 *crevelles*, 1 *cordier* et 1 *pêcheur*.

15. Arch. mun. Abbeville, Registre des statuts, p. 338 édité par A. Thierry, *Recueil des monuments inédits de l'histoire du Tiers État. Première série, chartes, coutumes, actes municipaux, statuts des corporations d'arts et métiers des villes et communes de France. Région du Nord*, t. IV, p. 319.

16. Bibl. nat. de France, fr 12 016, p. 57.

17. Arch. dép. Somme, 1 Fi 72, voir Fig. 2.

18. W. von Warthburg, *Französisches etymologisches Wörterbuch : ein darstellung des galloromanischen Sprachschatzes*.

16. *Band, germanische Elemente*. G-R..., p. 386, col. a.

19. Arch. mun. Amiens, CC 151, fol. 76v.

20. Arch. mun. Amiens, BB 28, fol. 24v.

Monopole et embargo des gribanniers sur le transport fluvial

Pour les XVI^e et XVII^e siècles, en l'absence de statuts, la connaissance de la communauté des gribanniers et de son organisation professionnelle demeure encore inconnue ; l'ordonnance, établie par les trois échevinages en 1255, ne contenant que les mesures de police du transport fluvial des marchandises. En dépit de ces lacunes juridiques, la communauté des gribanniers de la Somme fut une réalité économique et logistique durant l'époque moderne qu'il convient de souligner²¹.

N'étant mentionnés dans aucun document judiciaire antérieur au milieu du XVII^e siècle, les gribanniers exercèrent manifestement leurs activités de transports fluvio-maritimes et fluvio-estuariens sans contestation, litige et réclamation notable. Toutefois, le 19 mai 1664, ils se rassemblèrent devant un notaire et firent enregistrer un tour de rôle, qualifié de traité, pour le transport fluvial des marchandises jusqu'à la mer. Ayant fait homologuer cette pratique par les maires et échevins d'Abbeville et les commissaires de la généralité d'Amiens, avec la défense faite aux marchands d'y contrevenir à peine de 1 000 livres d'amende, ils contribuèrent, consciemment ou inconsciemment, à poser les bases d'une situation de conflit et d'opposition avec les marchands qui allait évoluer durant le reste de l'époque moderne.

Une fois cette pratique établie, les gribanniers exercèrent leurs fonctions en suivant l'ordre inscrit au tableau en ne laissant aucun choix possible aux capitaines de navires de mer et aux marchands pour le transport des marchandises. En conséquence, ils furent dénoncés au maître des requêtes et commissaire départi pour la visite des ports, havres, côtes et amirautés du royaume, à l'initiative de Colbert. Toutefois, d'après l'ordonnance du 12 mars 1672, les maîtres gribanniers furent maintenus dans la réalisation du transport des denrées et marchandises à tour de rôle, de Saint-Valery à Amiens et autres lieux et inversement, en suivant l'ordre du tableau.

Dans cette perspective, ils devaient se présenter avec leur gribane en bon état, au lieu désigné du chargement, à savoir les *puisoirs* des magasins, situés sur le fleuve, ou le bord des navires de mer. Une fois le chargement effectué et au plus tard le lendemain, ils devaient partir pour se rendre sur le lieu de livraison et de déchargement, sans retard, afin de rendre les denrées et marchandises bien conditionnées en nombre, poids, qualité et quantité portés sur la lettre de voyage, sous peine d'être privé de son tour et de payer des dommages et intérêts, la première fois, et d'être enlevé de la liste des maîtres gribanniers et supprimé du tableau, en cas de récidive. De plus, ils étaient solidairement responsables les uns pour les autres, en cas de détériorations ou dommages causés aux denrées et marchandises. Sur ordre des maîtres égarés et jurés de la communauté, ils étaient tenus de faire partir, de Saint-Valery vers Amiens, pour la commodité publique, tous les lundis et jeudis, l'un d'eux selon le tour de rôle, que sa gribane soit chargée ou non. Enfin, ils devaient respecter le tarif fixé par le lest, soit 3 600 livres pour la Picardie, pour le transport de différentes denrées et marchandises, de Saint-Valery à Abbeville puis d'Abbeville à Amiens²².

Par l'ordonnance du 28 septembre 1696, les gribanniers furent maintenus dans le monopole du transport fluvial des denrées et marchandises entre Abbeville et Amiens et inversement ; les bateliers de ces villes et d'autres lieux étant de ce fait interdits de pratiquer ce type de transport fluvial. De plus, entre 1672 et 1723, ils tentèrent régulièrement de faire augmenter le prix de leurs prestations, en négociant le prix du fret, et obtinrent ponctuellement satisfaction jusqu'à obtenir une augmentation définitive

21. C. Schnakenbourg, *Communautés de métiers contre liberté économique à la fin de l'Ancien régime : l'exemple des gribanniers de la Somme*.

22. Arch. dép. Somme, 1 C 1 385. Le lest était une unité de masse sur laquelle était fixé le prix du fret pour les navires des mers du nord de l'Europe. Cette ordonnance fut confirmée par l'ordonnance du 22 janvier 1682, notamment pour la jauge des barriques et donc du lest.

de 25 %, accordée par les marchands amiénois avant l'été 1723²³. Toutefois, avec la promulgation de l'arrêt du Conseil d'État le 1^{er} février 1724, ils perdirent ce monopole mais en partie seulement puisque tous les bateliers, établis sur le cours de la Somme, furent autorisés à voiturier les marchandises, de Saint-Valery à Amiens ou autres lieux et inversement, au prix convenu de gré à gré avec les marchands propriétaires ou commissionnaires, sans toutefois pouvoir dépasser le tarif de 1672, augmenté de 25 %, et avaient la charge de se faire inscrire dans la classe de l'amirauté de Saint-Valery. Dans cette nouvelle configuration, les gribanniers mécontents ou délaissés ne pouvaient perturber ceux qui auraient été choisis par les marchands sous peine de prison. De plus, les uns et les autres ne pouvaient plus faire construire des bateaux et gribannes dont le port serait supérieur à 20 tonneaux, sous peine d'amende et de confiscation, surcharger leur embarcation et enfin altérer ou détourner les marchandises transportées²⁴.

Avec deux autres ordonnances de confirmation, rendues les 16 décembre 1737 et 19 décembre 1739, les gribanniers devaient être choisis librement par les marchands pour le transport de leurs marchandises, renforçant ainsi la suppression du tour de rôle établi au XVII^e siècle et une nouvelle fois interdit par l'ordonnance du 8 février 1741²⁵. Attachés à leurs pratiques initiales, ils multipliaient les exactions sur les denrées et marchandises qu'ils transportaient, les retards et les nuitées prolongées à Abbeville, contrairement aux prescriptions de l'ordonnance du 1^{er} novembre 1744²⁶.

Non contents de s'opposer aux marchands au sujet des prix du fret et du tour de rôle, les gribanniers s'opposèrent également aux entrepreneurs des voitures des sels à partir du mois d'avril 1763. D'après deux lettres des 29 et 30 avril, adressées à l'intendant de Picardie, ils refusèrent de conduire les dits sels. Le 2 mai suivant, ils furent accusés du préjudice que leur refus de transporter les marchandises causait aux commissionnaires de Saint-Valery. Occasionnant alors une nouvelle vague d'avis, de lettres, mémoires et requêtes, ils demandèrent un nouveau prix pour transporter les sels de Saint-Valery à Amiens. Dans cette ambiance printanière particulière, il convient d'ajouter qu'un négociant de Saint-Valery, qui était également le gendre du subdélégué d'Abbeville, s'empara de plusieurs gribanes pour son commerce et, sur l'opposition du commis des entrepreneurs de la voiture des sels, fit rendre par son beau-père une ordonnance qui l'y autorisait.

Ayant légalement perdu leur monopole et le tour de rôle associé, les gribanniers avaient régulièrement négocié et tenté de faire augmenter le prix du fret mais en vain. Cependant, le 25 juillet 1763, ils passèrent une convention, devant un notaire d'Abbeville, stipulant qu'ils refusaient de transporter les marchandises, de Saint-Valery à Amiens, à un prix inférieur à 10 sols du cent, au lieu des 7 sols 9 deniers qu'ils touchaient jusqu'à cette date. Par l'ordonnance du 29 juillet suivant, ils reçurent l'ordre de répondre à la première réquisition des commissionnaires et marchands, à peine de 300 livres d'amende. En refusant d'obéir aux volontés de l'intendant et aux demandes des marchands²⁷, ils

23. Arch. dép. Somme, 1 C 1 385 pour un mémoire des gribanniers, en date du 9 juin 1713, relatif à une demande d'augmentation du prix du fret et Arch. nat., F12 1 512 pour un mémoire de l'intendant de Picardie, en date du 26 août 1723, relatif à l'acceptation de cette augmentation de 8 à 10 livres du fret par les marchands d'Amiens. Cet épisode fut détaillé par C. Schnakenbourg, *Communautés de métiers contre liberté économique à la fin de l'Ancien régime : l'exemple des gribanniers de la Somme*, p. 24-25.

24. Arch. dép. Somme, 1 C 1 386. En ouvrant aux bateliers de la Somme le transport fluvial, réservé jusqu'à cette date aux gribanniers, le roi les dirigea insidieusement vers une inscription de matelot classé et donc vers un service sur ses navires de guerre, identique à celui que les gribanniers lui devaient puisqu'ils étaient inscrit à l'amirauté de Saint-Valery et payèrent un lourd tribut en vies lors des conflits. C. Schnakenbourg, *Communautés de métiers contre liberté économique à la fin de l'Ancien régime : l'exemple des gribanniers de la Somme*, p. 30 releva 17 décès dans cette communauté de 70 membres lors de la guerre de Sept ans, voir arch. dép. Somme, 1 C 1 398, mémoire du 19 août 1763.

25. Arch. dép. Somme, 1 C 1 389 et 1 C 1 391.

26. Arch. dép. Somme, 1 C 1 394. Certains gribanniers attendaient souvent plus d'une nuit à Abbeville, attendant pendant 7 ou 8 jours un flot favorable et une quantité d'eau suffisante pour remonter le cours du fleuve.

27. Dans une lettre du 31 juillet à l'intendant de Picardie, le subdélégué d'Abbeville, Bouteiller, écrivit : « [...] Ils m'ont fait clairement connaître qu'ils n'en étaient pas plus disposés à obéir, et que, telle peine qu'on put leur infliger, ils ne démarreraient pas, qu'ils ne fussent assurés d'être payés de leurs voitures, à raison de 10 sols du

campèrent sur leurs positions et sur leur demande de tarif à 10 sols du cent, engendrant alors un véritable embargo sur les cargaisons des marchands. Ramenés à la raison par leurs épouses avant le 1^{er} août²⁸, ils acceptèrent finalement de lever l'embargo, d'obéir et de descendre à Saint-Valery, en dépit d'une hauteur d'eau particulièrement faible. Ainsi, après un court mais ferme blocage du transport fluvial, ils reprirent leurs rotations tout en réclamant le paiement de 18 livres par lest. Finalement, au début de l'année 1764, ils obtinrent le prix réclamé mais le projet d'arrêt associé les confirmait dans la perte du tour de rôle et permettait à tous bateliers de transporter toutes espèces de marchandises de Saint-Valery à Amiens, moyennant 18 livres, pour 3 600 livres de poids²⁹.

Rassurés, voire galvanisés par cette victoire tant réclamée sur le prix du fret, les gribanniers poursuivirent leurs augmentations de prix, notamment sur les sacs de blé qu'ils transportaient d'Amiens à Saint-Valery pour des exportations nouvellement autorisées. Ils doublèrent puis triplèrent et quadruplèrent même le prix du sac de blé, initialement fixé à 5 ou 6 sols. Dans une suite logique, ils remirent le tour de rôle en usage et firent même homologuer leur décision par l'amirauté d'Abbeville, rapportée dans une lettre du 30 novembre 1766, à l'intendant de Picardie. Dans un mémoire de la chambre de commerce, ils furent associés à des actes de violence, dès les premières lignes, et même à un cas d'abordage, commis par l'un d'eux, sur une gribane chargée de sucre qui faisait voile vers Abbeville et ne résista pas au choc³⁰.

Au début de l'année 1775, toujours plus désireux de voir le prix du fret augmenter, les gribanniers adressèrent une nouvelle requête qui fut manifestement la requête de trop. Décriés pour leurs actions et pratiques communautaires contestées et illicites, ils reçurent pour réponse une nouvelle ordonnance, le 18 octobre 1775, encore plus restrictive que les précédentes. Certes, ils gardèrent le privilège de pouvoir voiturier sur le fleuve les marchandises, entre Saint-Valery et Amiens, ainsi que le prix, obtenu par l'embargo de 1764, mais ils furent, une nouvelle fois, interdits de tour de rôle, d'attroupement dans la perspective de bloquer les bateaux et de contrat collectif, écrit ou verbal, de refus du service. Ils pouvaient être refusés ou mis de côté par un marchand pour une absence de confiance ou une gribane en mauvais état, jugée dangereuse pour la sécurité des marchandises³¹. Prêts à renouveler l'embargo de 1763, les gribanniers présents quittèrent le port de Saint-Valery et remontèrent jusqu'à Abbeville sans aucune marchandise et donc sans assurer le transport jusqu'à Amiens. À la suite d'une demande de l'intendant de Picardie, ils reçurent du commissaire aux classes à Saint-Valery l'ordre de partir pour Brest afin de servir sur les vaisseaux du roi. Les gribanniers qui refusaient le service furent particulièrement visés par cette mesure particulièrement coercitive et répressive³².

Poursuivant leurs demandes d'augmentation du prix du fret, les gribanniers engagèrent des tentatives avec les entrepreneurs de la voiture des sels des gabelles. Ainsi, en vertu de l'ordonnance du 7 mai 1784, les gribanniers chargés du transport des sels des grandes gabelles de Saint-Valery à Amiens furent autorisés à charger 11 muids de sel par gribane, à raison de 20 livres par muid, même pour celle qui n'en chargeaient habituellement que 9 ou 10. De ce fait, dans l'éventualité d'un allègement de leur gribane, ils pouvaient se faire rembourser, par les entrepreneurs généraux de la voiture des sels de grandes gabelles, les frais d'allègement pour 2 muids au maximum, le surplus d'allègement étant alors à leur charge. Ainsi, ils devaient être payés pour le transport de ce fret, de Saint-

cent [...]. Il n'y a point de représentations que je ne leur ai faites, pour tâcher de les ramener à leur devoir, soit par la voie de la douceur, soit en leur faisant envisager toutes les suites de leur désobéissance et de leur révolte, mais toutes mes remontrances ont été inutiles, et il n'est pas possible de leur faire entendre raison. [...]. ».

28. M. Bouteiller avait fait une dernière tentative auprès de leurs femmes. Il s'était glissé dans une maison du quartier des gribanniers, avait rassemblé plusieurs femmes et écouté leurs sentiments, identiques à ceux de leurs maris. Il avait réussi à les intimider et même à les inquiéter sur les suites de cette affaire.

29. Arch. dép. Somme, 1 C 1 398. Le projet d'arrêt fut daté du mois de décembre 1763.

30. Arch. dép. Somme, 1 C 1 402 et 1 C 1 406.

31. Arch. dép. Somme, 1 C 1 406.

32. Arch. dép. Somme, 1 C 1 406.

Valery à Amiens, 220 livres, à raison de 20 livres par muid, plus 18 livres de frais d'allège même si aucun allègement ne devait être effectué³³.

En défendant et en imposant le tour de rôle, officialisé en 1664, les gribanniers avaient la capacité de faire travailler et naviguer tous les membres de leur communauté, répartis entre Saint-Valery, Abbeville et Amiens. Indéniablement, ils avaient constitué un véritable réseau fédéral, organisé et solidaire, qui fut régulièrement dénoncé par les marchands de la Somme, le plus souvent amiénois. Avec une telle organisation, ils ne purent échapper aux responsabilités solidaires mises en avant par les intendants de Picardie successifs, notamment lorsqu'ils commettaient des exactions sur les denrées et marchandises, transportées de la baie vers l'intérieur des terres.

Les excès des gribanniers : constatations et dénonciations du XVIII^e siècle

Dans ce contexte de monopole, les gribanniers de la Somme furent à l'origine de nombreux et fâcheux excès, principalement constatés et dénoncés durant la seconde moitié du XVII^e siècle et le XVIII^e siècle. Toutefois, et à leur décharge, ces acteurs du transport fluvial, farouches détenteurs et défenseurs d'un monopole contestable et contesté, exerçaient leur métier dans un environnement dégradé. En effet, si le cours de la Somme, préféré au cours de la Seine, était réputé pour la rareté des excès dans les étiages ou les débordements jusqu'au début du XVIII^e siècle³⁴, les gribanniers devaient en permanence composer, de l'aval vers l'amont, avec les bancs de sable de l'estuaire³⁵, le canal Marchand et les arches des ponts à Abbeville³⁶, les atterrissements multiples en amont d'Abbeville³⁷, les seuils sous les ponts de Pont-Remy et Picquigny et enfin l'envasement régulier du *Quay* à Amiens³⁸.

D'après un placet des marchands d'Amiens, envoyé au contrôleur général vers 1714, les gribanniers qui arrivaient de Saint-Valery ne pouvaient faire arriver et entrer qu'une seule gribane au *Quay* de la ville d'Amiens et ce avec beaucoup de peine, de grands renforts de personnes, manifestement pour le halage, et l'allègement d'une partie du chargement dans trois ou quatre bateaux³⁹. De ce fait, ils se faisaient payer une fois et demie plus que le tarif prévu par le règlement, à cause des difficultés rencontrées pour arriver jusqu'au *Quay*, puis y entrer. De plus, ils laissaient leur gribane, entre deux chaînes, durant trois semaines à un mois et même parfois davantage pour attendre leur tour. D'après les marchands, désespérés de voir leurs marchandises en attente de déchargement, les gribanniers prétextaient ce retard pour augmenter le prix de leur voiture, largement préjudiciable pour la vente et les intérêts des plaignants. Ainsi, en retardant le déchargement des marchandises, ces transporteurs fluviaux, ainsi que leur équipage respectif, commettaient des exactions qualitatives et quantitatives sur les chargements, notamment sur les eaux-de-vie et les liqueurs. Profitant de l'immobilisation prolongée des gribanes chargées, ils pouvaient puiser et boire, à discrétion, le contenu

33. Arch. dép. Somme, 1 C 1 153.

34. Arch. dép. Somme, 1 C 1 692 et bibl. mun. Abbeville, ms 165, fol. 9-10v et ms 167, p. 29-33 pour la multiplication des basses eaux durant le XVIII^e siècle.

35. Arch. nat., N III Somme 64, Bibl. nat. de France, Ge DD 2 987, arch. dép. Somme, 1 Fi 339, bibl. mun. Amiens, ms 800, C. Cloquier, « Les aménagements de l'estuaire de la Somme et l'amélioration de la navigation fluvio-maritime (XVII^e-XVIII^e siècles) », et *id.*, « Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire », vol. 1, p. 328-329.

36. C. Cloquier, « Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire », vol. 2, p. 338-339.

37. Arch. dép. Somme, 1 C 1 410 pour des sables que la crue des eaux a charrié durant l'hiver 1783.

38. Arch. dép. Somme, 1 C 1 389, C. Cloquier, « Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire », vol. 2, p. 403 et p. 435-436 et *id.*, « Port et quai du bassin de la Somme : deux termes pour deux réalités du XII^e au XVIII^e siècle », p. 45-46.

39. Le type et les caractéristiques des bateaux utilisés comme allèges ne furent malheureusement pas précisés dans ce document.

des tonneaux sans être inquiétés ou accusés de vols par les marchands puisqu'ils remplissaient d'eau les tonneaux ainsi allégés⁴⁰.

Avec la publication de l'ordonnance du 22 février 1736, les gribanniers de Saint-Valery ou d'Abbeville ne devaient plus donner, et sous aucun prétexte, de l'eau-de-vie aux bateliers et haleurs qui les aidaient à remonter le cours du fleuve sous peine de 50 livres d'une amende et de prison, la première fois, et de 100 livres d'amende, moitié pour le marchand et moitié pour le dénonciateur, et de la privation à vie de la fonction de gribannier, en cas de récidive. Une fois de plus, comme ils appartenaient à une communauté professionnelle intercommunale et fédérale, ils furent mis devant leurs responsabilités collectives, aussi bien pour les qualités et les quantités d'eau-de-vie transportées que pour les désordres, insultes et violences, commis par ceux qui auraient consommés des eaux-de-vie, offertes par un des leurs. Pour renforcer l'interdiction de ces pratiques abusives et néfastes à l'ordre public, les gribanniers ne furent pas les seuls acteurs visés par cette ordonnance ; les bateliers, haleurs et autres personnes ne devaient plus exiger ou réclamer d'eau-de-vie sous peine de prison⁴¹.

Loin d'arrêter de telles pratiques, certains gribanniers contournèrent cette ordonnance, comme ils avaient l'habitude de le faire avec les précédentes. D'après une requête du 12 décembre 1737, les gribanniers, chargés du transport des barriques d'eau-de-vie depuis Saint-Valery, avaient rempli les barriques avec de l'eau puisée à l'aide d'une cruche, devant les conducteurs d'allèges qui étaient venus d'Amiens au village de Dreuil⁴², pour transborder les barriques d'eau-de-vie. Ayant réalisé cette supercherie, ils furent, cette fois, démasqués par le marchand, lésé et arrivé sur les lieux par la voie terrestre, qui avait alors goûté le reste d'eau présent dans la cruche avant d'interroger les conducteurs d'allèges qui avouèrent immédiatement. Forts de cette nouvelle exaction, les gribanniers coupables furent à l'origine d'une nouvelle ordonnance de l'intendant, datée du 31 décembre suivant, par laquelle les gribanniers étaient tenus de rendre les eaux-de-vie, dont ils avaient la charge, avec un écart d'un demi-pouce en été et un pouce en hiver, et de ne pas mettre d'eau dans les barriques, sous peine du paiement de dommages et intérêts, solidairement par toute la communauté⁴³.

Rien n'y fit : en traitant cette ordonnance comme les précédentes, les gribanniers continuèrent leurs prélèvements en nature dans les barriques et le remplissage avec l'eau du fleuve. Inévitablement, ils furent encore à l'origine d'une nouvelle ordonnance, datée du 19 décembre 1739, soit moins de deux ans après la précédente. De nouveaux, ils furent rendus responsables, par le corps, des déprédations qui se commettaient sur les barriques d'eau-de-vie, lors de leur transport de Saint-Valery à Amiens, et tenus de payer, toujours par le corps, pour les dommages, faits et évalués par les subdélégués d'Abbeville ou Amiens en cas de simple requête par les marchands⁴⁴. Par leurs pratiques, les gribanniers, chargés de ces barriques d'eau-de-vie, avaient probablement suscité, chez les bateliers du fleuve et les haleurs, des actions comparables sur d'autres cargaisons puisqu'une nouvelle ordonnance, datée du 13 mai 1741, interdisait à tous les bateliers et haleurs, chargés des cargaisons de bois ou de tourbes, d'altérer, sous prétexte d'aider à monter les bateaux, le nombre et la quantité de leur charge⁴⁵. Il convient d'ajouter qu'à peine imprimée et publiée, cette nouvelle ordonnance fut aussitôt transgressée et contournée.

En effet, d'après un procès-verbal dressé le 6 juin suivant, un gribannier d'Abbeville, qui conduisait son bateau chargé d'eau-de-vie à Amiens, et un maître des bateaux de Picquigny, qui remontait le fleuve avec son bateau chargé de bois à brûler, se livrèrent à une manœuvre subtile en triangle. Le premier préleva la quantité d'une bouteille en verre

40. Arch. dép. Somme, 1 C 766.

41. Arch. dép. Somme, 1 C 1 389. Certains gribanniers donnaient de l'eau-de-vie aux bateliers et haleurs, en plus de leur salaire ordinaire, y compris pour l'emporter chez eux.

42. Actuelle commune de Dreuil-lès-Amiens, en aval d'Amiens.

43. Arch. dép. Somme, 1 C 1 389.

44. Arch. dép. Somme, 1 C 1 389.

45. Arch. dép. Somme, 1 C 1 391.

d'une barrique d'eau-de-vie, puis la livra aux haleurs de l'équipage du second pendant que celui-ci prenait dans le chargement de sa barque 8 ou 10 bûches de rondin de charme qu'il laissa au gribannier devenu débitant d'alcool⁴⁶.

Régulièrement accusés de vols et dégradations sur les denrées et marchandises, les gribanniers rétorquèrent, dans un mémoire daté du 8 mars 1740, qu'ils pouvaient être accusés à tort puisqu'en l'absence de contrôle des cargaisons, à la sortie des cales des navires de mer lors des transbordements, personne ne pouvait les accuser de telles pratiques qui auraient pu être commises par les membres d'équipage des navires de mer⁴⁷. Toutefois, en dépit des ordonnances, procès-verbaux d'infraction et autres requêtes des marchands, ils poursuivirent leurs prélèvements en nature ou cautionnèrent les prélèvements des haleurs qui se présentaient par dizaines pour les aider à remonter le cours du fleuve avec des gribanes trop chargées.

En effet, presque tous les gribanniers chargeaient leur embarcation au-delà des 18 à 20 tonneaux prescrits par les ordonnances et donc, en augmentant leur chargement, jusqu'à 35 ou 40 tonneaux⁴⁸, ils augmentaient le tirant d'eau de leur gribane qui s'échouait sur les bancs de sable estuariens ou les atterrissements fluviaux. Plus ponctuellement, ils subissaient également les manques d'eau et les conséquences d'autres activités humaines comme la meunerie et l'artisanat. Ainsi, d'après une requête des entrepreneurs généraux des voitures des sels, faite le 16 avril 1763, ils furent bloqués, avec des bateaux chargés de sel et d'autres marchandises, par les immondices, jetées dans le canal qui commence au pont Saint-Michel, et dans celui de la Croix, à Amiens⁴⁹. Dans de telles situations, ils ne pouvaient être complètement tenus pour responsables des blocages et autres retards de navigation et livraison mais ils y contribuaient fortement en surchargeant les gribanes au point de ne pouvoir fermer les écoutilles.

D'après une requête du 25 novembre 1766, un gribannier d'Abbeville ne pouvait ignorer qu'une grande quantité d'eau avait été introduite dans deux barriques d'eau-de-vie, transportées de Saint-Valery à Amiens dans sa gribane⁵⁰. Dans un mémoire du 15 mars 1768, les gribanniers furent impliqués dans un nouveau désordre pour le transport fluvial et un nouvel abus, considéré comme un brigandage public, digne d'éprouver toute la sévérité des lois, et de fixer l'attention de l'autorité. Au niveau des villages de Pont-Remy, Long et Picquigny, ils étaient habituellement aidés par les paysans riverains de ces villages pour le passage des ponts, où la rapidité des eaux rendait le halage indispensable. En plus de leur payer des salaires de plus en plus importants depuis deux ans, les gribanniers devaient leur donner de l'eau-de-vie à discrétion et voyaient ainsi le bien du marchand livré au pillage par 50 à 60 haleurs. De plus, ils ne pouvaient que constater les suites fâcheuses de ce désordre qui se répétaient plusieurs fois à chacun des passages et, comme il en résultait un vide trop frappant dans les barriques d'eau-de-vie, ils se trouvaient dans la nécessité de remplir d'eau ces mêmes barriques, dans l'espoir d'échapper à la vigilance du marchand⁵¹.

Dans une déclaration du 9 décembre 1769, un gribannier d'Abbeville, sa femme, et sept hommes d'équipage, pris à Abbeville, arrivèrent avec une gribane en charge d'eau-de-vie au niveau de la côte de Montières, en aval d'Amiens. Ils virent alors, sur l'autre bord de la Somme, une trentaine de porteurs du quai d'Amiens faisant également les fonctions de haleurs, depuis le faubourg de Saint-Maurice jusqu'à Amiens. Ces derniers, ne pouvant approcher de la gribane pour s'y rassasier d'eau-de-vie, les invectivèrent. Afin de poursuivre leur trajet fluvial jusqu'à Amiens, ils furent obligés de leur donner de l'eau-de-vie, à deux reprises, sans avoir pu contenter les 42 haleurs qui avaient auparavant

46. Arch. dép. Somme, 1 C 1 391.

47. Arch. dép. Somme, 1 C 1 390.

48. Arch. dép. Somme, 1 C 1 389.

49. Arch. dép. Somme, 1 C 1 399. Voir Fig. 3.

50. Arch. dép. Somme, 1 C 1 402.

51. Arch. dép. Somme, 1 C 1 403.

refusés de se mettre au travail⁵². Par une nouvelle ordonnance du 18 octobre 1775, les gribanniers risquaient la confiscation de leur gribane et le paiement de dommages et intérêts s'ils donnaient de l'eau-de-vie à leur équipage et aux haleurs⁵³.

D'après une lettre du 12 janvier 1784, deux gribanniers étaient en retard pour une livraison, prévue en la ville d'Amiens, à cause de la nature même de la marchandise dont la gribane était chargée ; les haleurs, sentant de l'eau-de-vie à Saint-Valery, ne se souciaient pas de remonter des fromages⁵⁴. D'après une autre lettre, 15 février 1785, un maître de gribane remontait le fleuve avec sa gribane chargée de barriques d'eau-de-vie. Arrivé au niveau du village de Pont-Remy, il se heurta au refus des haleurs qui réclamèrent logiquement de l'eau-de-vie en plus du prix ordinaire ou le paiement de 15 livres⁵⁵.

Le 19 juin 1789, trois députés du comité de l'association civique proposèrent d'établir un halage avec des chevaux pour faire le service des gribanes qui doivent amener les grains pour la subsistance de la ville d'Amiens et des autres villes de la province. Ils avancèrent que sans ce halage, il était impossible de pourvoir à la subsistance de cette province d'une manière efficace. Une fois les orateurs retirés, il fut délibéré en séance que le conducteur principal des travaux des routes devrait se transporter sur les lieux afin de reconnaître l'exécution, pour la marée suivante, d'un halage provisoire pour faire le service des gribanes et ce pendant l'espace de trois mois⁵⁶. Dans un contexte économique troublé qui engendra une augmentation régulière du prix du grain, de la farine et du pain, il serait tentant de voir dans cette proposition, même si aucune information ne l'indique dans la délibération, un moyen d'assurer non seulement le transport fluvial des cargaisons de blé, dans le sens montant, mais également de garantir l'intégrité des sacs de grains, depuis la baie de Somme jusqu'aux différentes villes fluviales de destination puisqu'une ordonnance de l'intendant de Picardie du 7 mai 1789 défendait aux habitants d'apporter des empêchements aux transports de grains sur la Somme⁵⁷.

Pour le bassin de la Somme, si les origines des marchands de l'eau et des bateliers peuvent être restituées pour le Moyen Âge, celles des gribanniers restent à préciser. En effet, en utilisant les sources documentaires, elles peuvent être connues à partir de la fin du XII^e siècle pour les acteurs du commerce fluvial et à partir du milieu du XIII^e ou du XIV^e siècle pour deux des trois types d'acteurs du transport fluvial. En revanche, pour le troisième type d'acteurs, les gribanniers, en l'absence de mention antérieure au milieu du XVI^e siècle, seules les origines médiévales des gribanes, attestées dès 1346, peuvent combler les absences ou les lacunes. De plus, l'ancienneté de ces groupes de personnes ne peut être connue et leur étude réalisée à partir de données archéologiques ou iconographiques.

Acteurs emblématiques mais contestés du transport fluvio-maritime entre le port maritime de Saint-Valery, établi au cœur de la baie de Somme, et le *Quay* de la ville d'Amiens, établi au trois-quarts du tronçon navigable de la Somme, les gribanniers constituaient une communauté forte et solidaire mais dépourvue de statuts. En dépit de cette absence réglementaire, ils possédaient néanmoins un banc d'œuvre dans l'église Saint-Georges d'Abbeville, ville dans laquelle habitait la majorité d'entre eux. Également implantés dans les villes d'Amiens et de Saint-Valery, ils étaient ainsi présents dans les trois centres urbains qu'ils desservaient et constituaient plus un réseau de transporteurs fluviaux intercommunaux plutôt qu'une communauté urbaine unique.

52. Arch. dép. Somme, 1 C 1 404. Voir Fig. 4.

53. Arch. dép. Somme, 1 C 1 406.

54. Arch. dép. Somme, 1 C 1 410.

55. Arch. dép. Somme, 1 C 1 411.

56. Arch. dép. Somme, 1 C 2 013, p. 566-567.

57. Arch. dép. Somme, 1 C 1 384.

Liés, depuis 1664, par un traité garantissant la pratique d'un tour de rôle, ils s'assuraient un partage du transport et une unité fédérale face aux commissionnaires et marchands soucieux de voir leurs denrées et marchandises remonter le cours du fleuve le plus rapidement possible. Avec une telle organisation et leur cohésion fluviale, ils purent régulièrement faire bloc afin de demander, proposer ou imposer des augmentations de prix du fret, en allant même jusqu'à la mise en place d'un véritable embargo sur le transport fluvial en 1763 alors que ce tour de rôle avait été supprimé en 1724. Avec plus d'un siècle d'oppositions, de menaces et de revendications, les gribanniers apparaissent comme des acteurs intermédiaires, indispensables pour le transport fluvial des denrées et marchandises, régulièrement décriés et sous-payés par les commissionnaires et marchands, mais ils apparaissent également comme les dénonciateurs et détracteurs de la rentabilité commerciale et des pratiques marchandes contestables, notamment pour les quantités approximatives ou sous-évaluées.

En fonction des denrées et marchandises transportées, les gribanniers usèrent et abusèrent de leurs fonction, monopole et usage en prélevant ou laissant prélever par les bateliers et haleurs qui les aidaient, des quantités d'eaux-de-vie et de liqueurs particulièrement importantes, en ayant soin toutefois de les remplacer par l'eau du fleuve. Régulièrement dénoncés et même pris en flagrant délit, ils ne pouvaient contester de tels agissements et furent réprimandés et menacés, durant une grande partie du XVIII^e siècle, pour ces pratiques frauduleuses, malhonnêtes et délictuelles. En évoluant dans un milieu clos mais dépeuplé, ces spécialistes du transport fluvial pouvaient, à discrétion, disposer des denrées et marchandises durant toute la durée de leur navigation, de jour comme de nuit. Pour cette raison et en dépit de leur monopole, ils furent vraisemblablement interdits de navigation de nuit, à partir de 1746, afin de limiter la contrebande de certains produits comme le sel ou le tabac.

En évoluant dans un environnement fluvial dégradé, les gribanniers de la Somme naviguaient avec difficulté à contre-courant en évitant les bancs de sable estuariens et les atterrissements fluviaux mais ils subissaient également les accélérations des eaux au niveau des ponts. Afin de rentabiliser au maximum leurs trajets et en dépit des difficultés de navigation, ils surchargeaient leur gribane et, de ce fait, rencontraient encore plus de difficultés de navigation. Ainsi, ils augmentaient et subissaient les prétentions et exigences des bateliers et haleurs qui venaient volontiers à leur secours pour le passage des obstacles. Alors embarqués dans le cercle vicieux de la rentabilité et de la surenchère, ils firent construire des gribanes plus grandes afin d'accroître leurs capacités de transport mais rencontrèrent alors, de plus en plus souvent, des difficultés pour remonter le cours du fleuve, au point de rester à quai, à Saint-Valery ou à Abbeville, plusieurs jours ou semaines, et profiter d'une marée favorable et d'une hauteur d'eau suffisante. À la veille de la Révolution, afin d'assurer un transport fluvial fiable des grains, ils furent concurrencés par une expérimentation de halage par des chevaux.

Résumé

Favorisée dès la fin du XII^e siècle, la navigation fluviale sur la Somme fut réglementée en 1255. Entièrement assurée et contrôlée, entre le port maritime de Saint-Valery et la ville d'Amiens, par la corporation des gribanniers d'Abbeville, elle permettait le transport des matières premières, des produits alimentaires et artisanaux aussi bien dans le sens avalant que dans le sens montant.

Souvent préférée à la Seine, la Somme occasionna, lors d'étiages, de débordements ou d'embâcles, autant d'empêchements et d'entraves à la circulation des gribanes, lourdement chargées.

En dépit de leur monopole, les gribanniers furent interdits de navigation de nuit, à partir de 1746, afin de limiter la contrebande. Pratiquant des tarifs excessifs pour le transbordement et le transport des marchandises, durant la seconde moitié du XVII^e siècle puis le XVIII^e siècle, ils exerçaient d'importantes pressions sur les marchands en retenant leurs marchandises à bord ou en assurant de véritables embargos.

Bibliographie

CLOQUIER Christophe, « Les aménagements de l'estuaire de la Somme et l'amélioration de la navigation fluvio-maritime (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans MALÉZIEUX Jacques (dir.), *Le milieu littoral, 124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Nantes, 1999*, Paris, éd. du CTHS, 2002, p. 205-219.

CLOQUIER Christophe, « Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire », thèse de doctorat, archéologie, université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2012, 3 vol.

CLOQUIER Christophe, « Port et quai du bassin de la Somme : deux termes pour deux réalités du XII^e au XVIII^e siècle », dans SERNA Virginie (dir.), *Inventorier et décrire les constructions de l'eau : le vocabulaire des ports en milieu fluvial et estuarien*, Paris, ministère de la culture et de la communication, 2015, p. 44-50.

GODEFROY Frédéric, *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes du IX^e au XV^e siècle...*, Paris, F. Vieweg, t. 4, 1885, et Paris, Bouillon, t. 10, 1902.

MONSTRELET Enguerran de, *La chronique d'Enguerran de Monstrelet : en deux livres, avec pièces justificatives 1400-1444 publiée pour la Société de l'histoire de France par L. Douët-d'Arcq*, Paris, Mme veuve J. Renouard, 1861.

SCHNAKENBOURG Christian, *Communautés de métiers contre liberté économique à la fin de l'Ancien régime : l'exemple des gribanniers de la Somme*, Paris, Presses universitaires de France, 1976.

THIERRY Augustin, *Recueil des monuments inédits de l'histoire du Tiers Etat. 1^{ère} série, Chartes, coutumes, actes municipaux, statuts des corporations d'arts et métiers de villes et communes de France. Région du Nord...*, Paris, Firmin Didot frères, t. 1, 1850.

WARTHURG Walther von, *Französisches etymologisches Wörterbuch : ein darstellung des galloromanischen Sprachschatzes. 16. Band, germanische Elemente. G-R...*, Bâle, R. G. Zbinden, 1959.

Illustrations

Figure 1 : carte de la Picardie. 1592 (arch. dép. Somme, 1 Fi 16, cliché conseil général de la Somme, archives départementales).



Figure 2 : extraits du plan d'Amiens et des hortillonnages en 1542. 1950 (arch. dép. Somme, 1 Fi 72, clichés C. Cloquier).

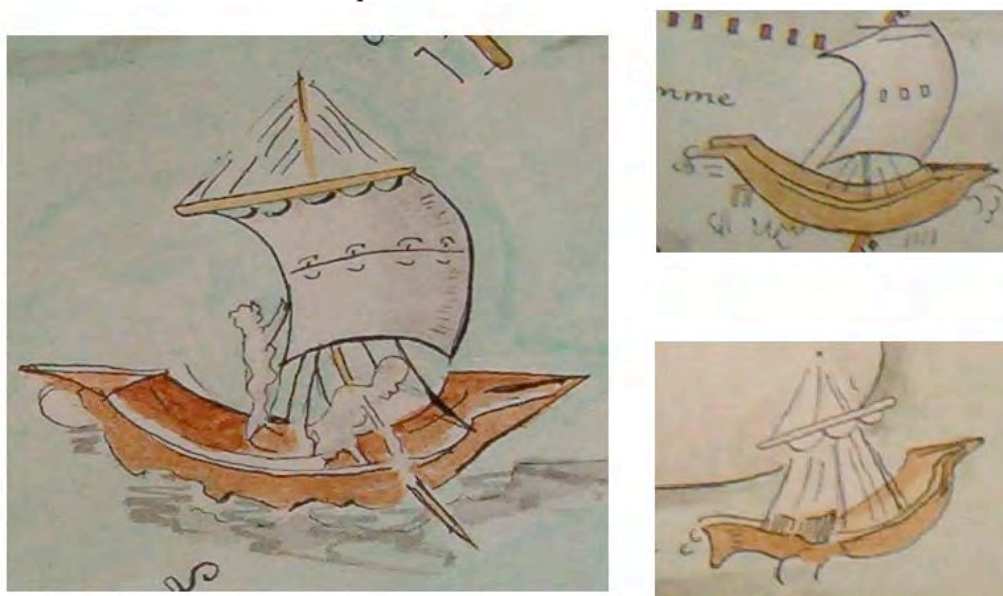


Figure 3 : vue d'Amiens au XVII^e siècle. Sans date [XVII^e s.] (bibl. mun. Abbeville, Am. Z 75, cliché bibl. mun. Abbeville).



Figure 4 : extrait du plan du chasteau et jardin de Moustiers... 1658 (arch. dép. Somme, 3 G 108/2, cliché C. Cloquier).

