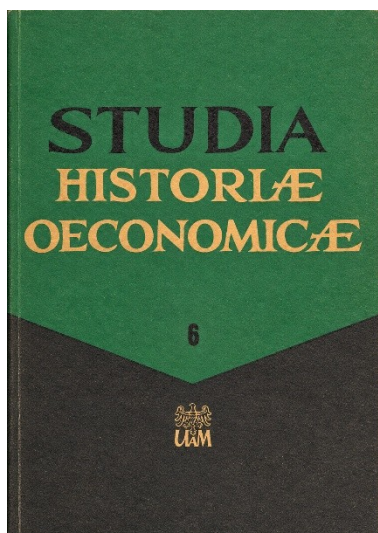




Joris, A. (1972) 'Les villes de la Meuse et leur commerce au Moyen Âge', *Studia Historiae Oeconomicae*, 6, pp. 3–20.

<https://doi.org/10.14746/sho.1972.06.1.001>

**Text of article:**

<https://pressto.amu.edu.pl/index.php/sho/article/view/57501>

The text was digitised from an earlier printed edition of *Studia Historiae Oeconomicae*. The digitisation process involved scanning, automated optical character recognition (OCR), and subsequent manual verification of the recognised text. The original source material is held by the Collegium Historicum Library at Adam Mickiewicz University, Poznań.

[bch.amu.edu.pl](http://bch.amu.edu.pl)

The task was carried out within the framework of the competition “Social Responsibility of Science II – Support for Scientific Libraries”. The project entitled “Digitization of archival editions of scientific journals collected by the Library of the Coll. Historicum of Adam Mickiewicz University”. The project was co-financed from state budget funds granted by the Minister of Science within the framework of the Programme Social Responsibility of Science II. Support for Scientific Libraries (agreement no. BIBL/SP/0092/2024/02 of 05.12.2024).

Total value of the project: PLN 247,236.00. Amount of co-financing: PLN 220,836.00.



UNIwersytet  
IM. ADAMA MICKIEWICZA  
W POZNANIU



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego



Spółeczna  
Odpowiedzialność  
Nauki II

André Joris (Liège)

## LES VILLES DE LA MEUSE ET LEUR COMMERCE AU MOYEN ÂGE

Les villes dont je vais tenter de décrire le commerce au moyen âge appartiennent à un ensemble géographique que l'on a pris depuis plusieurs années l'habitude de désigner sous le nom de „pays mosan”<sup>1</sup>. Pays mosan? Quelles parties de l'actuelle Belgique faut-il comprendre sous cette appellation? On pense sans hésiter à la vallée de la Meuse. A proprement parler, cette dernière n'en constitue pourtant que l'épine dorsale; autour d'elle, attirées par elle, gravitent toute une série de régions auxquelles le fleuve, directement ou par l'intermédiaire de ses affluents, procure la vie. F. Rousseau incline à lui donner, en gros, les limites de l'ancien diocèse de Liège, elles-mêmes héritées de la *Civitas Tungrorum*, province de l'Empire Romain. Le pays mosan engloberait ainsi, en un bloc solide, „sur la rive droite de la Meuse, une partie de l'Ardenne, la Famenne, le Condroz, le Plateau de Herve; sur la rive gauche, l'Entre-Sambre-et-Meuse, le pays de Charleroi actuel jusqu'à la hauteur de Thuin, la Hesbaye, le Brabant wallon, la Campine limbourgeoise”.

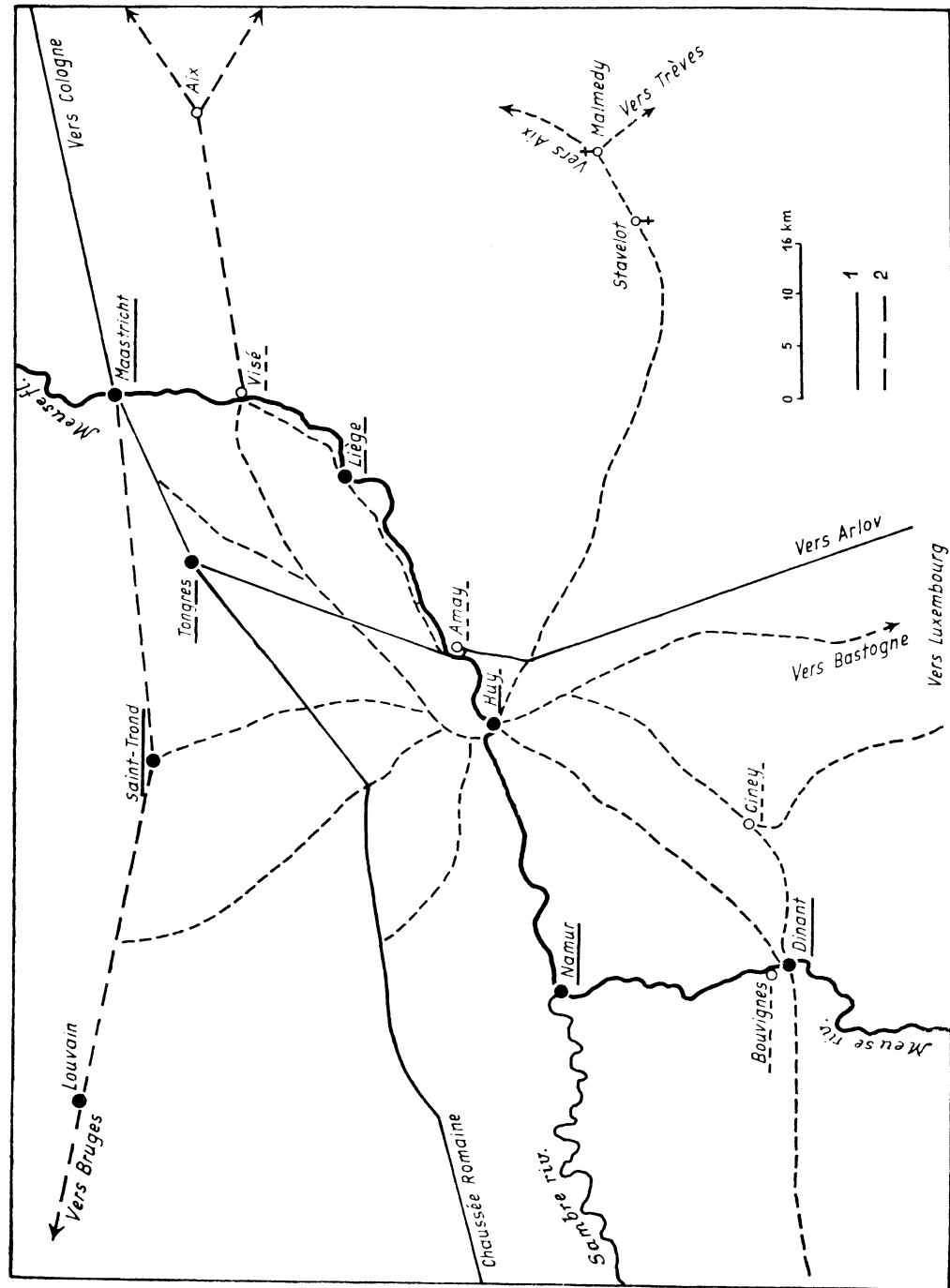
Toutes ces régions, groupées sous la direction spirituelle de l'évêque de Liège ont, en effet, connu des destinées fort semblables.

Pendant tout le Moyen Âge, elles ont formé un ensemble cohérent, possédant des caractères religieux, intellectuels, artistiques, folkloriques, linguistiques et, ajouterons-nous, économiques, tout-à-fait originaux, qui permettent de les considérer à cette époque, comme formant une unité bien distincte, au même titre que la Flandre ou le Brabant.

L'axe du pays mosan, la voie normale des échanges de toute nature est évidemment la Meuse. L'orientation de son cours a eu pour résultat de limiter son influence sur les régions flamande, brabançonne et même hennuyère, tout en favorisant largement les contacts et les rapprochements entre les

---

<sup>1</sup> L'ouvrage de base reste celui de F. Rousseau, *La Meuse et le pays mosan. Leur importance historique avant le 13<sup>e</sup> siècle*. Namur, 1930. Nous avons consacré au problème deux études, auxquelles nous renvoyons pour la bibliographie antérieure: A. Joris, *A propos du commerce mosan aux 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> siècles*, in „Annales du 36<sup>e</sup> Congrès de la Fédération Archéologique et Historique de Belgique”, Gand, 1956, pp. 227 - 44 et *Der Handel der Maasstädte im Mittelalter*, in „Hansische Geschichtsblätter”, t. 79, 1961, pp. 15 - 33. Nous n'avons signalé en note que les travaux fondamentaux ou récemment parus.



Carte: Le pays mosan: situation et itinéraires principaux

Légende: ——— chaussées romaines  
 .... itinéraires médiévaux

pays qu'elle baigne successivement. Rendues possibles et aisées, par l'intermédiaire de cette route naturelle et sûre, des relations intellectuelles, religieuses et économiques vraiment étroites ne cesseront d'unir le pays mosan belge au pays mosan-mosellan français; c'est-à-dire l'évêché de Liège à ces trois fameux évêchés de Metz, Toul et Verdun, foyers particulièrement intenses de vie religieuse et d'activité commerciale.

Elles l'uniront également d'une manière tout aussi étroite et solide aux villes de la Rhénanie et notamment à Cologne, métropole spirituelle, mais aussi politique et commerciale, qui demeurera pendant tout le moyen âge un des pôles d'attraction les plus actifs pour les Mosans. Ainsi peut-on sommairement délimiter, à la suite de F. Rousseau, un paysage historique et géographique, qui s'oppose très nettement à d'autres entités similaires: d'une part, celui de la Meuse inférieure, qui comprend les villes entre Ruremonde et Dordrecht, d'autre part celui de la Haute-Meuse, regroupé autour de la vieille cité de Verdun.

\*            \*  
\*

Pour se faire une idée correcte de leur importance respective, il n'est pas inutile de caractériser rapidement les villes mosanes et d'indiquer brièvement les grandes étapes de leur développement.

La ville la plus ancienne — et à l'époque romaine la plus importante, pour ne pas dire la seule — est Tongres, *Atuatuca*, chef-lieu de la *Civitas Tungrorum* et premier centre du futur diocèse. Quoiqu'elle ait été pourvue d'une enceinte très étendue dès le Haut-Empire et mise en état de défense dès le 3<sup>e</sup> siècle, elle tombe rapidement en décadence après les Invasions et son rôle au moyen âge, extrêmement réduit sur le plan politique et ecclésiastique comme sur le plan économique, ne nous retiendra guère ici<sup>2</sup>.

Il en va tout autrement des villes de la vallée de la Meuse. „Ces dernières comptent en effet parmi les plus anciennes de la Belgique. Elles sont nées pendant la première phase de l'histoire du fleuve. Si l'on repère sur une carte l'emplacement de Maastricht, Liège, Huy, Dinant et Namur, on constate que ces localités s'égrenent le long du couloir fluvial, séparées l'une de l'autre par une distance sensiblement égale, environ trente kilomètres. Escales de batellerie, elles occupent, en même temps, des points de passage traditionnels du fleuve, où viennent aboutir de vieilles routes transversales débouchant de l'arrière-pays. Lieux de rencontre de la voie fluviale et de routes terrestres,

---

<sup>2</sup> H. van Deweerd, *Tongeren van de 4<sup>e</sup> tot de 12<sup>e</sup> eeuw*, in „Limburg” t. 29, Hasselt, 1950, 81 - 87, pp. 100 - 04, 141 - 49 et t. 30, 1951, pp. 1 - 6, 21 - 33, 41 - 43; Fl. Ulrix, *Het romeins stadplan van Tongeren* in „Het Oude Land van Loon”, t. XIII, Hasselt, 1958, pp. 263 - 72.

étapes forcées de la navigation et du charroi, ces endroits prédestinés virent s'établir les premiers marchés régionaux. Très tôt, dès l'époque mérovingienne, ils devinrent aussi des centres religieux, des lieux de pèlerinage''<sup>3</sup>.

De ces villes, celle qui présentait au départ, le site le plus favorable, c'est sans contredit Maastricht. Dès le Bas-Empire, un *castellum* est construit pour protéger l'endroit où la grande chaussée de Boulogne à Cologne franchit la Meuse: *Trajectum ad Mosam*. Autour du tombeau de saint Servais, premier évêque particulier de la *Civitas Tungrorum*, se développe une petite communauté. Après les Invasions, l'évêque choisit de s'y établir, de préférence à Tongres. Un atelier monétaire très actif y fonctionne dès l'époque mérovingienne, tandis qu'un des plus importants tonlieux de l'Empire y est fixé dès 779. Aux environs de 830, Eginhard, le décrit comme un *vicus*, place commerciale peuplée et notamment par des marchands. Détruite en 881 par les Normands, la localité reprend rapidement vie dès le début du 10<sup>e</sup> siècle et passe en partie sous le contrôle de l'évêque de Liège. Au 12<sup>e</sup> siècle, Maastricht est qualifiée de *civitas* (1109) puis de *burgus* (1139), ce qui permet de supposer qu'elle dispose déjà à cette époque d'une fortification. Au cours du 13<sup>e</sup> siècle, la ville est entièrement constituée: un mur d'enceinte édifié vers 1229 englobe une surface d'environ 30 ha, sans compter la tête de pont au-delà de la Meuse. L'expansion territoriale continue d'ailleurs jusqu'à la fin du 14<sup>e</sup> siècle; une nouvelle muraille est alors construite qui englobe cette fois une superficie supérieure à 100 ha. Quant à la population qui vit dans ses murs, H. Ammann l'évalue avec raison à 10 000 habitants à la fin du 14<sup>e</sup> siècle, ce qui la situe immédiatement derrière Cologne et Aix. L'industrie dominante à Maastricht pendant tout le moyen âge sera l'industrie du drap. Notons enfin que depuis 1204, les ducs de Brabant partagent avec les évêques de Liège la souveraineté de la ville<sup>4</sup>.

Trois autres villes présentent entre elles des traits de ressemblance extrêmement marqués, en raison notamment de l'importance capitale de leur site défensif. Il s'agit de Huy, de Namur et de Dinant. Dans les trois cas, la cellule de base est identique et comporte les mêmes éléments: un donjon redoutable au sommet d'un éperon à pic, une église très ancienne, future

<sup>3</sup> F. Rousseau, *Les limites historiques du pays mosan*, in „Lettres mosanes”, t. I, 1939, pp. 19 - 21; Id. *L'Art mosan. Introduction historique*, 2<sup>e</sup> éd. Gembloux, 1970, pp. 6 - 16.

<sup>4</sup> Cfr. les articles de J. Koreman, A. Hardenberg, A. G. H. Kemp réunis dans *Miscellanea Trajectensia. Bijdragen tot de geschiedenis van Maastricht (...)*, Maastricht 1962; H. Ammann, *Maastricht in der mittelalterlichen Wirtschaft*, in „Etudes sur l'histoire du pays mosan au moyen âge (Mélanges F. Rousseau)”, Bruxelles, 1958, pp. 21 - 46; J. Deeters, *Servatiusstift und Stadt Maastricht, Verfassungsgeschichtliche Untersuchungen zur Präsenz des Reiches in Maastricht im frühen und hohen Mittelalter*, Bonn, 1970 (Rheinisches Archiv, 73).

collégiale, à ses pieds, un pont sur le fleuve — le tout concentré sur un espace restreint.

Huy, dont les fortifications remontent peut-être au Bas-Empire, n'apparaît en pleine lumière qu'au 7<sup>e</sup> siècle. La localité comporte une église, un atelier monétaire très actif et un tonlieu y est cité en 744. La période carolingienne correspond à un développement de l'endroit, qui est qualifié de *vicus* et de *portus* (862), c'est-à-dire de centre de commerce et plus précisément de commerce fluvial. Il ne semble pas que les invasions normandes lui aient porté un coup sensible en raison de la remise en état des fortifications du *castrum* dès 866. On ne constate d'ailleurs aucune interruption dans le fonctionnement de son atelier monétaire. S'appuyant sur ce point-fort solide, un comté de Huy apparaît au 10<sup>e</sup> siècle, mais il passe en 985 aux mains de l'évêque de Liège. Dès le début du 11<sup>e</sup> siècle, les *mercatores manentes* de Huy sont cités en Rhénanie, en Angleterre et dans le Nord de la France. La richesse des *burgenses* leur permet d'obtenir en 1066 une charte de libertés, dont le caractère progressiste, remarquable pour l'époque, a été souligné par tous les historiens. C'est à la fin du 12<sup>e</sup> siècle que Huy, déjà pourvue auparavant sans doute d'une défense sommaire, reçoit sa première grande enceinte englobant, y compris la tête de pont d'Outre-Meuse, une surface d'environ 30 ha. Au cours des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> siècles, des extensions fragmentaires des murailles porteront la superficie totale à environ 45 ha. Derrière ces murailles, vit une population que l'on peut évaluer à 6000 ou 7000 habitants au moment de l'apogée de la ville, vers 1300. Au point de vue industriel, c'est l'industrie du laiton qui domine dans la ville jusqu'aux environs de 1200. A partir de ce moment, l'industrie drapière connaît un essor spectaculaire et demeure jusqu'au 15<sup>e</sup> siècle la principale occupation des Hutois<sup>5</sup>.

Le destin de Namur est assez différent de celui de Huy, en dépit d'un parallélisme vraiment remarquable de l'évolution. Déjà à l'époque romaine, un *vicus* existe au confluent de la Sambre et de la Meuse. A l'époque mérovingienne, le *castrum* de Namur comporte lui aussi un atelier monétaire dont l'activité ne se dément pas à l'époque carolingienne. D'ailleurs la qualification de *portus* lui est également appliquée au 9<sup>e</sup> siècle, ce qui indique bien sa vocation commerciale. Cette dernière se maintient intacte après les invasions normandes. C'est à ce moment que Bérenger, comte de *Lomacensis* y établit sa résidence qui va devenir le centre du futur comté de Namur. Bientôt d'ailleurs l'agglomération déborde sur le rive gauche de la Sambre: le *suburbium* est pourvu d'une fortification dès le 11<sup>e</sup> siècle, semble-t-il. Une nouvelle enceinte, plus vaste, existe à la fin du 12<sup>e</sup> siècle (1188) sans que l'on puisse

---

<sup>5</sup> A. Joris, *La ville de Huy au moyen âge, des origines à la fin du 14<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1959; Id., *Huy, ville médiévale*, Bruxelles, 1965; Id., *Huy et sa charte de franchise (1066)*, Bruxelles, 1966.

dire exactement à quel moment elle a été édiflée. Enfin, aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles, une enceinte encore plus vaste englobe une superficie que l'on peut évaluer à 60 ha. On ne dispose d'aucune évaluation fondée du chiffre de la population médiévale, mais on peut le situer entre 6000 et 8000 habitants. Quant à l'industrie, elle aussi mal connue dans le détail, elle se partage entre les deux spécialités traditionnelles: d'abord la métallurgie du laiton, exercée seule pendant les premiers siècles du moyen âge et florissante après la destruction de Dinant (1466), puis, à partir du 12<sup>e</sup> siècle, la draperie dont l'étude n'a pas été faite en dépit de sources locales suffisantes<sup>6</sup>.

Dinant représente un cas similaire. Site fortifié de valeur, les premières mentions que l'on possède sur son activité remontent à la période mérovingienne. C'est alors un *castrum*, où l'on trouve un atelier monétaire et un tonlieu. Au 9<sup>e</sup> siècle, les qualifications de *vicus* et *portus* lui sont appliquées et son rôle commercial transparaît ainsi dans les documents. Après les invasions normandes, le relèvement est rapide: le *portus* de Dinant connaît dans la première moitié du 10<sup>e</sup> siècle une activité commerciale indéniable, tandis qu'il est encore qualifié d'*emporium* à la fin de ce même siècle. Depuis le travail de M<sup>me</sup> J. Gaier, on est mieux renseigné sur l'évolution territoriale de cette ville. *Oppidum* très puissant, abritant une population nombreuse à la fin du 12<sup>e</sup> siècle, elle est pourvue après 1200 d'une enceinte étendue qui protège environ 30 ha. Le chiffre de sa population peut être fixé à un niveau voisin de celui de Huy, soit entre 6000 et 8000 habitants. Comme ailleurs dans la vallée, deux industries y ont été florissantes: dans l'Ile, la métallurgie du laiton — batterie et dinanderie — qui détient la prépondérance pendant tout le moyen âge; la draperie, attestée au 13<sup>e</sup> siècle, mais qui ne prend son essor qu'au 14<sup>e</sup> siècle. La destruction de la ville par le duc de Bourgogne en 1466 portera à la prospérité de la ville un coup fatal<sup>7</sup>.

Les deux autres villes dont nous allons parler présentent le caractère commun d'être des villes d'origine ecclésiastique. On a suffisamment insisté sur le rôle joué par le tombeau de saint Lambert, cet évêque de Maastricht assassiné à Liège vers 705, dans la fortune de la Cité pour que je me contente d'y faire allusion. Ce sont en effet des causes d'ordre psychologique — la ferveur dont la population entoura le tombeau du martyr — qui expliquent le déplacement du siège épiscopal de Maastricht à Liège et le développement simultané de l'agglomération. Il faut attendre cependant le règne du prince-évêque Notger (972 - 1008) pour voir la ville pourvue d'une enceinte couvrant une superficie déjà respectable de 32 ha et protégeant notamment le palais de l'évêque et la cathédrale Saint-Lambert. La population augmente et un

<sup>6</sup> F. Rousseau, *Namur, ville mosane*, 2<sup>e</sup> éd., Bruxelles, 1958.

<sup>7</sup> J. Gaier-Lhoest, *L'évolution topographique de la ville de Dinant au moyen âge*. Bruxelles, 1964; G. Despy, *Note sur la portus de Dinant aux 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> siècles*, in „Miscellanea Medievalia in memoriam J. F. Niermeyer", Groningen, 1967, pp. 61 - 69.

*vicus* marchand — le „nouveau *vicus*” (Neuvise) — se développe entre le Marché et la Meuse. Aussi le besoin d’une nouvelle protection se fait-il sentir à la fin du 12<sup>e</sup> siècle: c’est alors que débutent les travaux de la grande enceinte. Ils vont se poursuivre pendant plus d’un siècle et aboutiront à enserrer un ensemble de 228 ha. Au moment de la destruction de la ville par Charles le Téméraire en 1468, la population de la Cité pouvait être évaluée à 20 000 habitants. Sur le plan industriel pourtant, Liège fut loin de connaître la réussite exceptionnelle de Maastricht, de Huy ou de Dinant. Cependant, l’industrie du métal et celle de la draperie y atteignirent un niveau honorable dont on souhaiterait d’ailleurs mieux connaître le détail<sup>8</sup>.

La dernière ville dont nous avons à nous occuper n’est pas située dans la vallée mosane et, de plus, elle ne fait *stricto sensu* partie de la principauté de Liège qu’après 1227. Jusqu’alors, en effet, elle était restée possession des évêques de Metz. Néanmoins, de l’avis de son récent historien J. Charles, les caractères mêmes de son expansion commerciale permettent de ranger sans hésitation Saint-Trond dans les villes que nous étudions. L’agglomération est née auprès d’un monastère fondé par saint Trudon, vers 655 au coeur de la Hesbaye, à proximité d’un réseau assez dense de voies romaines. Siègle d’un atelier monétaire peu actif à l’époque carolingienne, l’agglomération sort de l’ombre au 11<sup>e</sup> siècle. La première enceinte, fort vaste, remonte à la fin du 11<sup>e</sup> siècle. D’abord simple palissade protégée par un fossé, elle fut construite en pierre au milieu du 12<sup>e</sup> siècle en suivant un tracé qui couvrirait 51 ha, dont 30 seulement furent effectivement bâtis. A cette époque des textes qualifient déjà l’endroit d’*oppidum populosum valde*. Sa croissance s’est poursuivie jusqu’à la fin du 13<sup>e</sup> siècle au moins, de façon ininterrompue. On peut croire que le chiffre de la population atteignit 4000 à 5000 habitants vers le milieu du 15<sup>e</sup> siècle. Dans cette ville, c’est l’industrie drapière qui s’est développée de façon très précoce: dès le milieu du 12<sup>e</sup> siècle, les tisserands de Saint-Trond sont cités et les foulons sont déjà organisés en confrérie dans la première moitié du 13<sup>e</sup> siècle<sup>9</sup>.

Certes, ce ne sont là que les centres nerveux du pays mosan. Très tôt, dès les 10 - 11<sup>e</sup> siècles, des noyaux plus modestes sont apparus. Ils se multiplient et se développent aux siècles suivants, soutenant et consolidant les progrès du peuplement. Petits marchés au bord du fleuve comme Visé ou Amay, au pied d’un point-fort comme Fosses et Thuin ou bien bourgades à vocation agricole au coeur de terroirs fertiles comme Malonne, Fleurus, Ciney, ou encore

<sup>8</sup> G. Kurth, *La cité de Liège au Moyen Age*, 3 vol., Bruxelles, 1910; E. Polain, *La formation territoriale de la cité de Liège*, in „Revue du Nord”, t. 71, 1932, 22 p.; J. Lejeune, *Liège et son pays. Naissance d’une patrie*, Liège, 1948.

<sup>9</sup> J. L. Charles, *La ville de Saint-Trond au moyen âge, des origines à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1965; H. Ammann, *Sankt Trauten*, in: „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte”, t. 54, 1967, pp. 145 - 86.

à vocation industrielle comme Bouvignes<sup>10</sup>. Leur vitalité s'affirme surtout à partir du 13<sup>e</sup> siècle et donne très tôt au tissu urbain une densité remarquable par rapport à celui de la France ou de l'Allemagne. Ainsi apparaît un des traits les plus caractéristiques et les plus constants du pays mosan: c'est un pays de villes moyennes qui s'appuient sur un réseau serré de petits bourgs et de gros villages.

\*                      \*

\*

Depuis Pirenne, l'optique traditionnelle situait entre le 10<sup>e</sup> et le 12<sup>e</sup> siècles l'époque de splendeur de la région mosane en général. Cette prospérité résulterait en ordre principal du passage à travers son territoire de deux voies de communication importantes et quasi-parallèles. En effet, à un axe naturel, la Meuse, correspondait un axe artificiel, de création romaine, la chaussée, dite *Brunehaut*, qui va de Boulogne à Cologne. C'est précisément le déclin simultané de ces deux voies dont le trafic se détourne dès la fin du 12<sup>e</sup> siècle au profit de la route de Bruges à Cologne qui aurait provoqué la „décadence”, „l'arrêt de croissance”, la „stagnation” — les termes ont varié — de l'économie mosane et des villes liégeoises.

Tel quel, ce schéma constitue une hypothèse de travail très cohérente; il a le mérite de traduire d'une façon simple et frappante une situation de fait incontestablement correcte: à savoir le déplacement vers la Flandre du centre de gravité économique de nos régions et l'ascension fulgurante des villes flamandes sur le plan politique comme sur le plan économique. Il n'en reste pas moins que l'explication proposée de ce phénomène se révèle, à l'analyse, beaucoup moins satisfaisante. Dans un article pénétrant, P. Bonenfant avait mis en évidence les faiblesses de la théorie de la route Bruges-Cologne<sup>11</sup>. Dans le même ordre d'idées, on pourrait se demander si la chaussée *Brunehaut* a bien joué le rôle économique vivifiant qu'on lui prête si facilement. Il est quand même étonnant, si l'on se place au point de vue de Pirenne, qu'elle n'ait donné naissance, sur son parcours liégeois, à aucune ville vraiment digne de ce nom. D'un autre côté, il est fort douteux que la Meuse soit tombée en léthargie à partir du 13<sup>e</sup> siècle. Les villes de sa vallée en tout cas poursuivent leur croissance selon un rythme normal, beaucoup plus lent, certes, que celui des cités flamandes, mais néanmoins très remarquable.

<sup>10</sup> Cfr. par exemple, L. Genicot, *Nouveaux documents relatifs à la guerre dite „de la vache de Ciney”* in: „Namureum”, t. 33, 1959, pp. 49 - 60 (surtout p. 50); Id., *La structure économique d'une principauté médiévale. Le comté de Namur du 12<sup>e</sup> au 14<sup>e</sup> siècle*, in: „Etudes historiques à la mémoire de N. Didier”, Paris, 1960, pp. 163 - 72; Id., *Le Namurois politique, économique et social au Bas Moyen Age*, in: „Annales de la Société Archéologique de Namur”, t. 52, 1964, pp. 1 - 224 (avec un atlas); J. Knaepen, *Les anciennes foires de Visé*, in: „Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois” t. 79, 1966, pp. 5 - 143.

<sup>11</sup> P. Bonenfant, *L'origine des villes brabançonnnes et la route de Liège à Cologne*, in: „Revue Belge de Philologie et d'Histoire”, t. 31, 1953, pp. 399 - 447.

A vrai dire, la réalité est beaucoup plus nuancée. Et pour en donner une image plus fidèle, il convient de considérer toute l'évolution de l'économie mosane depuis ses origines jusqu'au 15<sup>e</sup> siècle. Et en ce domaine, depuis Pirenne, notre vision s'est singulièrement élargie et approfondie. Il est clair que les conditions de circulation ne sont pas seules en cause, même si elles exercent sur la vitalité des villes et de leur commerce une action profonde et souvent déterminante. Situation démographique, progrès de l'espace cultivé, accélération des échanges locaux et régionaux, adoption de techniques nouvelles (moulin à fouler pour l'industrie textile; haut-fourneau pour la sidérurgie), autant de facteurs qu'il faudrait préciser et évaluer si l'on veut expliquer la prospérité du pays mosan et l'évolution de son économie<sup>12</sup>.

Il n'empêche que si l'on se place au seul point de vue de l'histoire du commerce des villes de la Meuse, on peut y distinguer trois phases successives, présentant chacune une physionomie bien caractéristique. De l'époque mérovingienne au 11<sup>e</sup> siècle, une phase fluviale où la Meuse apparaît comme le stimulant principal de l'économie. Ensuite dans le courant du 11<sup>e</sup> siècle se place un réveil des routes terrestres, dont l'orientation, très différente de celle de l'époque romaine, influence profondément le développement urbain et accroît l'activité économique. Enfin, à partir du 13<sup>e</sup> siècle, l'augmentation générale du volume des échanges se répercute sur l'économie locale, entraînant l'essor des industries, métallurgique à Dinant et à Bouvignes, textile à Huy, Maastricht, St-Trond, Liège et Namur: troisième phase qui va se prolonger jusqu'à la fin du 14<sup>e</sup> siècle au moins. Après quoi, le 15<sup>e</sup> siècle représente une phase de déclin assez marqué, sauf pour Dinant et Bouvignes, centres d'une fabrication hautement spécialisée, sauf aussi pour Maastricht et Saint-Trond, peu mêlés aux conflits qui mettent les villes liégeoises aux prises avec les ducs de Bourgogne.

Pendant toute la première période, la Meuse, déjà active à l'époque romaine, conditionne vraiment toute l'économie mosane. Par rapport à elle, la chaussée Branchaut semble n'avoir tenu qu'une place fort mince. En est-il preuve plus convaincante que le déplacement à Maastricht, sur le fleuve, du siège épiscopal d'abord fixé à Tongres, sur la chaussée Brunchaut. Car c'est le long du fleuve parcouru par les barques des marchands et des abbayes, que se développent, au pied de *castella* édifiés au Bas-Empire, de petites bourgades, des *vici*, marchés régionaux, étapes de batellerie et sièges très précoces de ces ateliers monétaires, dont l'intérêt réside essentiellement dans leur permanente activité à travers tout le haut moyen âge. Etat de choses que favorise encore

<sup>12</sup> Sur ce point, voir G. Despy *Villes et campagne aux 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> siècles: l'exemple du pays mosan*, in „Revue du Nord”, t. 50, 1968, pp. 145 - 68, qui souligne opportunément le rôle des campagnes dans le processus de développement des agglomérations urbaines, mais qui, par réaction, a tendance à minimiser celui du commerce fluvial, seule issue possible pourtant pour une production selon lui excédentaire.

l'ascension politique des Carolingiens dont de nombreux domaines sont situés dans cette région. Il n'est pas inutile de rappeler le choix de Herstal, puis d'Aix - la Chapelle comme résidence par Charlemagne: la cour impériale constitue un marché important, à l'échelle de l'époque. Bientôt, d'ailleurs, les localités de la vallée sont tour à tour qualifiées de *portus*, mot qui évoque à suffisance leur signification au point de vue commercial. Maastricht y détient la première place. Elle est considérée dès 779 comme un des six principaux *tonlieux* du royaume.

Ce *vicus* était visiblement destiné à devenir le centre économique aussi bien que politique et religieux de la future principauté si, ce que l'on pourrait appeler l'„accident" Saint Lambert n'avait, par une curieuse revanche des facteurs psychologiques, assuré la fortune de Liège.

C'est à un vaste mouvement d'animation, largement ouvert vers la Mer du Nord, qu'il faut attribuer le mérite de cette efflorescence: la diffusion des monnaies originaires des ateliers mosans, dont les exemplaires mérovingiens et carolingiens ont été retrouvés en Frise, dans l'estuaire Rhin-Meuse-Escaut, et outre-mer, en Angleterre et en Scandinavie, confirme cette hypothèse, encore que le Nord de la France ne soit pas resté complètement en dehors de leur sphère de dispersion. A défaut d'indications précises, la conjecture la plus plausible est que l'industrie du bronze et du laiton et ses produits constituent le moteur essentiel du trafic.

On mesure difficilement les répercussions des invasions normands qui ravagèrent le pays — Liège, Saint-Trond et Maastricht surtout — entre 880 et 890; il en va de même de celles des invasions hongroises ainsi que des troubles continuels qui précédèrent l'annexion de la Lotharingie par Otton I<sup>er</sup> 13. A s'en tenir au seul témoignage des monnaies, il semble toutefois que dès le milieu du 10<sup>e</sup> siècle, l'activité économique s'est ranimée de façon sensible. Les directions principales ne se sont pas modifiées, mais la présence de Hutois et de Liégeois à Londres vers l'an 1000 démontre que le commerce a pris une forme active et que des marchands mosans fréquentent à leur tour les marchés lointains. Dès le début du 11<sup>e</sup> siècle, des textes attestant leur passage dans l'Entre-Sambre-et-Meuse et leur présence sur le Rhin, confirment par conséquent cette manière de voir.

Dans le courant du 11<sup>e</sup> siècle cependant, des transformations importantes marquent le début d'une nouvelle phase. Transformations politiques d'abord: des ensembles territoriaux commencent à se constituer et deux principautés vont se partager la Meuse moyenne: comté de Namur et principauté de Liège, cette dernière création de l'Eglise Impériale, illustrée par une longue suite

<sup>13</sup> Sur les invasions normandes, voir A. D'Haenens, *Les invasions normandes en Belgique au 9<sup>e</sup> siècle. Le phénomène et sa répercussion dans l'historiographie médiévale*, Louvain, 1967, qui ramène à de plus justes proportions les ravages causés par les Normands.

de prélats de grande envergure: Notger (972 - 1008), Wazon (1042 - 1048), Théoduin (1048 - 1075), Otbert (1091 - 1109). Mais surtout transformation de caractère technique et de nature plus générale: à savoir la renaissance des routes terrestres. Alors en effet, des routes unissent entre eux les centres nouveaux apparus après les invasions: un réseau original, beaucoup plus proche des chemins anciens, remplace les chaussées romaines, conçues dans d'autres buts et pour d'autres liaisons. Ces dernières ne répondent plus qu'imparfaitement aux nécessités du commerce et seuls certains tronçons resteront utilisés. Ces routes du moyen âge, Marc Bloch l'a montré, il faut les concevoir non sous la forme du tracé linéaire que nous suggère notre habitude moderne de la carte, mais bien plutôt comme des itinéraires assez flous, presque une suite de repères sonores où se succèdent les noms des étapes successives, des villes à traverser. Dans le pays de Liège, elles doublent bientôt la Meuse, fleuve peu profond, au cours semé d'îles, aux rives souvent inondées, dont la remontée est lente et malaisée. Fait significatif: dans le courant du seul 11<sup>e</sup> siècle, huit ponts sont construits sur la Meuse entre Givet et Maastricht. A Dinant et à Huy, notons-le, l'emplacement du pont romain a été abandonné. C'est selon ce canevas nouveau que s'ordonne l'implantation des nouvelles collégiales, centres administratifs autant que religieux, car ces itinéraires, les pèlerins aussi les fréquentent, qui se rendent en Italie, en Espagne ou dans le Midi de la France, à moins que la renommée des abbayes liégeoises, du Neufmoustier à Huy ou celle de Saint-Hubert ou de Saint-Trond ne les attire.

Si la Meuse garde son importance, les villes de sa vallée doivent à la route une animation croissante. Il en est deux, à cet égard, qui sont privilégiées et qui jouent le rôle de plaques tournantes du trafic. D'abord Maastricht. Dans cette ville débouche non seulement la route qui, venant de Bruges, a traversé les villes les plus actives de la Flandre et du Brabant, mais aussi celles qui viennent de Liège, de Huy et de Namur. Par delà le fleuve, c'est Aix-la-Chapelle et Cologne que l'on atteint. Puis vers le Nord, le Hellweg traverse la Saxe et conduit aux mines du Harz et à Magdebourg, porte ouverte sur les terres slaves. Vers le Sud, par les vallées du Rhin, du Main et du Danube, la route mène à Vienne et à la Hongrie, à la rencontre des marchands venus de Kiev.

Il y a aussi Huy, autre carrefour routier, porte médiévale de l'Ardenne. De ce point de franchissement de la Meuse part un éventail de routes qui permettent d'atteindre aussi bien le Nord de la France (par Dinant et l'Entre-Sambre-et-Meuse), que la Haute-Meuse et la vallée de la Saône puis du Rhône (par Verdun), que l'Alsace, la Suisse et l'Italie (par Luxembourg et la vallée du Rhin).

Le rôle de Namur et de Dinant n'a pas encore fait l'objet d'études particulières sur ce point. Mais on peut admettre que dans le premier cas, la Sambre a formé le trait d'union naturel entre la vallée mosane d'une part et les régions

situées au Sud du Hainaut, autour de Cambrai et d'Amiens. Il ne faut pas négliger non plus l'axe de trafic Nord-Sud qui, de Namur se dirige vers Anvers. Quant à Dinant, il est certain qu'elle se présente aussi comme une des portes du massif ardennais<sup>14</sup>.

Bien entendu, au cours de la période qui s'étend du 13<sup>e</sup> au 15<sup>e</sup> siècle et qui représente la troisième phase de l'évolution du pays mosan, celle de la participation au grand commerce international, aucune modification essentielle n'est à signaler en ce qui concerne les voies de communication. La Meuse pour sa part continue à être régulièrement utilisée pour le transport de certaines marchandises pondéreuses: le blé, le vin, le sel, pour le flottage du bois et même pour les voyages de marchands liégeois se rendant aux foires de Champagne. L'étude détaillée de la création et de la multiplication des tonlieux à laquelle s'est livré M<sup>lle</sup> Fanchamps a permis de mieux situer ce phénomène<sup>15</sup>. Encore conviendrait-il de prolonger l'enquête en réunissant les textes, dispersés mais plus abondants qu'on ne l'a dit, qui intéressent la batellerie mosane (barque marchande de Namur à Huy et Dinant, règlements des métiers de naiveurs et de bateliers). Le tracé des routes terrestres ne se modifie pas, mais certains tronçons connaissent un développement spectaculaire: dans le sens Est-Ouest la route Bruges-Maastricht-Cologne et ses prolongements vers la Saxe et la Hongrie; dans le sens Nord-Sud, la route des laines de la Flandre à l'Italie qui, venant de Bruges ou d'Anvers, se dirige sur Huy pour franchir l'Ardenne et conduire ensuite vers la Suisse et l'Italie. Tels sont d'ailleurs les axes que signale vers 1360 l'*Itinéraire de Bruges*. Une coïncidence frappante mérite d'être relevée: c'est précisément à la fin du 13<sup>e</sup> siècle que les ponts de Maastricht et de Huy seront reconstruits en pierre et aménagés pour remettre un trafic plus important.

Sur le plan industriel, une modification capitale est à noter également: Maastricht, Huy, Saint-Trond et même Liège consacrent à présent l'essentiel de leurs efforts à la draperie, abandonnant petit à petit l'ancienne industrie métallurgique. Cette dernière finit par se concentrer à Dinant et à Bouvignes. Elle assurera à ces deux villes une durable prospérité<sup>16</sup>. En même temps, le

<sup>14</sup> M. Lombard, *La route de la Meuse et les relations lointaines des pays mosans entre le 8<sup>e</sup> et le 11<sup>e</sup> siècle*, in „L'Art mosan”, Paris, 1953, pp. 9 - 28 (cfr. critique de E. Perroy”, in „Revue historique” t. 212, 1954, pp. 232 - 38); A. Joris, *Itinéraires routiers entre Rhénanie et pays mosan à la fin du XII<sup>e</sup> siècle*, in „Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte” (Festschrift H. Ammann) Wiesbaden, 1965, pp. 253 - 69; F. Bruns et H. Weczerka, *Hansische Handelsstraßen*. Atlas, Cologne-Graz, 1962, cartes n° 16, 23c et 24, et Textband, 1967, pp. 497 et sv.

<sup>15</sup> M. L. Fanchamps, *Etude sur les tonlieux de la Meuse moyenne du 8<sup>e</sup> au milieu du 14<sup>e</sup> siècle*, in „Le Moyen Age”, t. 70, 1964, pp. 205 - 64; Id., *Transport et commerce du bois sur la Meuse au moyen âge*, ibid., t. 72, 1966, pp. 59 - 81.

<sup>16</sup> A. Joris, *Probleme der mittelalterlichen Metallindustrie im Maasgebiet*, in „Hansische Geschichtsblätter”, t. 87, 1969, pp. 58 - 76.

long des routes commerciales du comté de Looz, de petits centres ruraux vont s'adonner à leur tour à la fabrication du drap et pratiquer une concurrence des plus vigoureuses au détriment des centres plus importants. Dans cette catégorie se rangent, entre autres, des localités comme Herck-la-Ville, Hasselt et Maaseyck<sup>17</sup>.

Ces conditions générales brièvement rappelées, nous pouvons maintenant aborder l'examen détaillé des principales phases de l'expansion des marchands mosans.

\*                      \*

\*

Les relations commerciales des villes de la région mosane avec l'Empire sont très anciennes. Elles remontent au moins au 11<sup>e</sup> siècle et ont fait l'objet d'une étude détaillée dans le beau travail de F. Rousseau. Nous en retiendrons l'extraordinaire diffusion des monnaies mosanes de Maastricht, Huy, Dinant et Namur au début du 11<sup>e</sup> siècle dans une vaste région qui va de la Scandinavie aux rives orientales de la Baltique. Cette diffusion est d'ailleurs confirmée par les textes des tarifs de tonlieu de Cologne et de Coblençe datés du début du 12<sup>e</sup> siècle (1103 - 1104), qui mentionnent les redevances dues par les marchands de ces mêmes villes<sup>18</sup>. La Rhénanie et notamment Cologne constitue à cette époque le foyer le plus important de l'activité des Mosans. Ils ne s'y arrêtent pourtant et l'on sait qu'ils se dirigent le long du Hellweg vers la Saxe et le Harz (Goslar), où ils se procurent le cuivre indispensable à leur industrie. On devine aussi qu'ils remontent le Rhin et se dirigent vers la vallée du Danube puisque des Maastrichtois sont signalés aux foires d'Enns à la fin du 12<sup>e</sup> et des Hutois à Vienne au début du 13<sup>e</sup> siècle.

Avec le développement des échanges qui se marque aux 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> siècles, les relations entre l'Empire et la vallée de la Meuse, loin de se raréfier, se multiplient<sup>19</sup>. On peut affirmer sans crainte qu'à cette époque et surtout au 14<sup>e</sup> siècle, le marché allemand constitue le principal débouché de l'industrie mosane du drap. Cologne conserve pendant toute cette période son rôle de pôle d'attraction du commerce mosan. Les contacts les plus divers: exemptions de tonlieux, alliances commerciales unissent cette place de commerce à Huy, Maastricht, Liège et Dinant. Il est clair cependant que les marchands mosans dépassent la métropole rhénane. En Haute-Allemagne — c'est-à-dire dans

<sup>17</sup> J. Baerten, *Het Graafschap Loon (11<sup>de</sup> - 14<sup>de</sup> eeuw)*, Assen, 1969, p. 118 et sv.

<sup>18</sup> Sur la datation de ces tarifs de tonlieu, qui nous sont parvenus sous la forme de faux rédigés dans le courant du 12<sup>e</sup> siècle et sur les problèmes qu'ils posent (particulièrement le tarif de tonlieu de Coblençe, 1104), voir les remarques critiques de G. Despy, *Pour un „corpus” des tarifs de tonlieux de l'Europe occidentale au moyen âge (5<sup>e</sup> - 13<sup>e</sup> s.)*, in „Acta Historica Bruxellensia”, t. II, Bruxelles, 1970, pp. 253 - 87.

<sup>19</sup> H. Ammann, *Deutschland und die Tuchindustrie Nordwest-Europas im Mittelalter*, in „Hansische Geschichtsblätter”, t. 72, 1954, pp. 1 - 61.

le Sud de l'Empire, et dans les régions limitrophes: Autriche, Bohême, Hongrie, Tyrol — les mentions sont extrêmement nombreuses. Les villes les plus couramment citées à cette occasion sont incontestablement, pour le 13<sup>e</sup> siècle, Huy et Maastricht. On trouve leurs marchands ou leurs draps à Vienne, à Prague, au Tyrol, à Ratisbonne, à Nuremberg et dans bien d'autres endroits. Les draps poursuivent leur route vers la Hongrie (par le Danube) ou bien vers l'Italie (Venise par le Tyrol).

En général, la Basse-Allemagne accueille moins de représentants du commerce mosan. Les relations maritimes de la Hanse avec Bruges réservent aux productions flamandes le monopole quasi-absolu du marché. On relève néanmoins des mentions concernant Maastricht à Wisby (Baltique) au 13<sup>e</sup> siècle et à Stockholm au début du 14<sup>e</sup> siècle.

Au 14<sup>e</sup> siècle, les conditions économiques qui influencent le commerce du drap ont subi de notables modifications. En ce qui concerne l'Empire, c'est alors que l'on assiste au développement des foires de Francfort. Désormais, la Haute-Allemagne se ravitaille par l'intermédiaire de ces dernières. Aussi ne trouve-t-on plus guère de marchands mosans au-delà de cette ville, quoique pourtant des Hutois soient encore régulièrement signalés en Hongrie jusqu'en 1384.

A Francfort et à Friedberg, vrais centres de distribution des étoffes, on rencontre parmi tant d'autres des marchands de Maastricht et de Huy pendant la première moitié du 14<sup>e</sup> siècle; Saint-Trond, Hasselt et, dans une moindre mesure, Liège et Dinant jouissent d'ailleurs d'exemptions substantielles. Par l'intermédiaire des foires, le drap mosan se répand dans toute l'Allemagne du Sud. Celui de Huy est cité à Vienne, en Bohême-Moravie, à Nuremberg, Ratisbonne et Munich, en compagnie toujours de celui de Maastricht que l'on rencontre en outre à Augsbourg et à Bâle, porte de la Suisse. Quant à Saint-Trond, son drap est fort prisé en Bohême comme à Augsbourg, Munich et Bâle.

En Basse-Allemagne, région toujours soumise au contrôle de la Hanse, le tableau est quelque peu différent. Maastricht conserve toujours la première place dans un vaste domaine qui comprend la Basse-Saxe, le Mecklembourg, la Poméranie, le Schleswig-Holstein et la Thuringe, atteignant même la Scandinavie. Par contre, en Prusse, en Pologne, en Silésie, c'est Dinant qui représente le plus fréquemment la région mosane.

Le 15<sup>e</sup> siècle prolonge la tendance constatée au début du 14<sup>e</sup> siècle. Les villes de Maastricht, de Saint-Trond et de Dinant continuent à fournir en drap les régions éloignées. Par contre, Huy, Liège et Namur disparaissent complètement des tarifs de tonlieu. En Haute-Allemagne, Maastricht et Saint Trond dominant toujours. Leur drap, celui de Maastricht surtout, est bien connu aux foires de Francfort et de Nordlingen et se répand de là, vers la Hesse, l'Alsace et la Suisse, la Bavière, le Tyrol, la Bohême et la Moravie, continuant à péné-

trer en Autriche et en Hongrie et atteignant même la Moldavie et la Valachie<sup>20</sup>. En Basse - Allemagne, même prédominance de Maastricht présente dans la région qui s'étend du Rhin aux frontières extrêmes de la Pologne et en Silésie. En résumé, on peut donc dire que le commerce avec l'Empire dont les initiateurs furent Liège et Huy, est passé dans le courant du 12<sup>e</sup> siècle aux mains de Maastricht et de Dinant qui rejoignent les premiers en importance au cours du 13<sup>e</sup> siècle pour les dépasser définitivement aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles. Saint-Trond occupe sur le marché allemand une place remarquable, après 1350 surtout.

Le second marché important fréquenté par les marchands mosans, c'est l'Angleterre. Les relations avec ce pays, essentiellement producteurs de matières premières — et notamment de l'étain et de la laine indispensables aux industries du pays mosan — remontent à une époque reculée. Des monnaies anglaises du 9<sup>e</sup> siècle ont été retrouvées en différents endroits de la vallée de la Meuse. Le tonlieu de Londres, rédigé aux environs de l'an 1000, mentionne déjà les marchands de Liège et de Huy qui vont commercer dans l'île. D'autres sources font allusion à l'activité des marchands originaires de la Hesbaye et de Gembloux dans le courant du 11<sup>e</sup> siècle. Enfin, le tonlieu de Cologne de 1103 établit clairement que les Liégeois et les Hutois jouent le rôle d'intermédiaires actifs entre l'Angleterre et la métropole rhénane.

Au 12<sup>e</sup> siècle, le *Ley as Lorengs* (1130) réglemente encore le commerce pratiqué en Angleterre par des marchands originaires de la Lotharingie au nombre desquels il faut ranger les Mosans. A partir du 13<sup>e</sup> siècle d'ailleurs, les documents deviennent plus abondants. Ils prouvent que les échanges anglo-mosans se sont multipliés pendant les trois derniers siècles du moyen âge. On a pu repérer dans les sources anglaises relatives à la période de 1226 à 1392 les noms de 216 marchands originaires de notre région. L'essor de l'industrie drapière qui caractérise l'économie du Nord-Ouest de l'Europe, explique parfaitement l'intensité de ces rapports commerciaux. C'est avant tout la laine anglaise, matière première de valeur, qui attire ces marchands en Angleterre. Mais il faut aussi tenir compte des produits de l'industrie métallurgique dinantaise qui connaissent, là comme ailleurs, un succès particulièrement durable.

Dès 1242, les sources anglaises nous montrent les villes de Liège, Huy et Dinant, intéressées à l'achat de laine et d'étain en Angleterre. En échange, leurs marchands, qui fréquentent notamment les célèbres foires de Saint-Yves (1270), y apportent des marchandises diverses parmi lesquelles des toiles et de

<sup>20</sup> F. Graus, *Die Handelsbeziehungen Böhmens zu Deutschland und Österreich im 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts*, in „Historica”, t. II, Prague, 1960, pp. 77 - 110; G. Szekely, *Niederländische und englische Tucharten im Mitteleuropa des 13. - 17. Jahrhunderts*, in „Annales Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eötvös nominatae, Sectio Historica”, t. 8, 1966, pp. 11 - 42; Id., *Wallons et Italiens en Europe centrale aux 11<sup>e</sup> - 16<sup>e</sup> siècles*, ibid., t. 6, 1964, pp. 3 - 71.

l'argent. Dans la seconde moitié du siècle, Saint-Trond se joint au mouvement. Les villes mosanes se chargent, aux environs de 1270, d'un peu plus de 3% du total de la laine exportée d'Angleterre. A partir de 1300 néanmoins, Dinant s'assure une supériorité complète dans ce trafic, comme dans celui de la batterie, déjà pratiqué en 1226. Saint-Trond surtout et Maastricht apparaissent encore en Angleterre cependant, mais sur un plan plus réduit. La situation de Dinant ne fera d'ailleurs que se consolider au cours du 14<sup>e</sup> siècle. Les textes sont en effet extrêmement nombreux qui indiquent la protection spéciale accordée, depuis 1329, par les rois d'Angleterre aux marchands dinantais. Ces privilèges spéciaux, joints à leur qualité de membres de l'Empire, permettront à ces derniers de faire partie de la fameuse Hanse Teutonique des 1344 et d'y occuper jusqu'à la fin du 15<sup>e</sup> siècle une place assez particulière, mais reconnue et incontestée. Ne possèdent-ils pas au *Stalhof* de Londres la *Dinanter Halle*?

Pour achever ce tour d'horizon, il nous reste à dire quelques mots du marché français<sup>21</sup>. La région de la Lorraine fut de tout temps liée au pays mosan par de multiples liens tant économiques que spirituels. Ainsi les sources nous permettent-elles d'apercevoir les rapports qu'entretenaient dès le 12<sup>e</sup> siècle, les marchands de Huy et de Saint-Trond, et plus tard de Namur, avec Metz et Verdun notamment. Les pots et les bassins de Huy sont bien connus à Paris vers 1200 et des marchands de Liège fréquentent à la même époque les foires de France. Il faut attendre cependant le développement extraordinaire des foires de Champagne pour constater l'importance de ces relations commerciales. Dans ce cas, c'est Huy qui semble bien avoir été en tête du mouvement. Dès 1250, la ville est membre de ce que l'on a appelé la „Hanse des XVII villes”, fédération des centres drapiers qui se réserve le monopole du commerce en foire. Ses marchands trafiquent à Provins et possèdent à Troyes des halles citées de 1279 à 1304. Ils visiteront la foire du Lendit près de Paris vers 1300 et fréquenteront encore au milieu du 14<sup>e</sup> siècle, les foires de Châlon-sur-Saône. Par l'intermédiaire de ces foires, les draps hutois poursuivent leur voyage vers des régions plus éloignées; ils sont signalés à Perpignan, Lyon et Avignon. En 1364, Huy se considère d'ailleurs toujours comme membre effectif de la Hanse des XVII villes et ses marchands fréquentent les routes de Lorraine et les foires françaises jusqu'à la fin du 14<sup>e</sup> siècle<sup>22</sup>.

A côté de cette expansion remarquable, qui semble se terminer vers 1400, d'autres villes ont participé au mouvement, à des titres divers. Les marchands de Namur et leur drap sont cités vers 1300 aux foires de Châlon-sur-Saône

<sup>21</sup> H. Laurent, *La draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens (12<sup>e</sup> - 15<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1935.

<sup>22</sup> A. Joris, *Documents concernant le commerce de Huy avec la Bohême et avec la Haute-Meuse (13<sup>e</sup> - 14<sup>e</sup> siècles)* in „Bulletin de la Commission Royale d'Histoire”, t. 137, 1971 (à paraître).

et du Lendit, près de Paris. Maastricht fréquente également cette manifestation commerciale et les marchands de Liège se rendent aux foires de Champagne en 1265. Saint-Trond également semble avoir connu un réel succès sur le marché français: ses marchands possédaient à Bar une halle particulière qui est citée de 1243 à 1278; des artisans étaient établis à Provins à la fin du 13<sup>e</sup> siècle, tandis, que dans la seconde moitié du 14<sup>e</sup> siècle, les produits de Saint-Trond étaient couramment mis en vente à Paris.

Le cas de Dinant, en dépit d'une documentation insuffisante, mérite de retenir l'attention. Il est certain que les Dinantais commercent en Champagne vers 1270. Un sauf-conduit spécial leur est ensuite accordé pour leurs voyages à travers la France en 1319 et certains marchands sont l'objet de la protection spéciale du roi de France. Le drap de Dinant est acheté par la cour pontificale d'Avignon en 1350. Quant aux „dinanderies" à défaut d'indications plus précises, nous nous contenterons d'admettre que leur réputation est solidement établie sur les marchés de Normandie, de Touraine et de Bourgogne pendant les deux derniers siècles du moyen âge. L'inventaire de la correspondance — détruite en 1914 — du Conseil urbain au 15<sup>e</sup> siècle prouve à elle seule l'existence de relations commerciales avec Rouen et Calais, Orléans, Paris et Metz. Quant à la petite ville voisine de Bouvignes, sa réputation est déjà bien établie en 1278 sur les marchés de Flandre (Bruges, Gand, Ypres, Lille) autant qu'à Tournai, Paris, Valenciennes et Douai et elle ne semble pas s'être démentie dans la suite <sup>23</sup>.

Sur le marché français, on le voit, la place de Huy, seul membre mosan de la Hanse des XVII villes, a été longtemps prépondérante. Pour avoir été plus tardive, celle de Dinant n'en a pas moins été remarquable.

Nos informations sur l'expansion du commerce mosan en direction des pays méditerranéens sont fort réduites. Elles autorisent à croire que ces derniers ne furent pas des débouchés d'importance majeure pour nos centres de production.

En Italie cependant, où des toiles mosanes s'étaient répandues dès le 12<sup>e</sup> siècle, une certaine activité de marchands originaires de la principauté de Liège se manifeste à Gênes de 1190 à 1230 environ. Une petite colonie que domine la figure de Jean de Liège se livre à des opérations commerciales en tous genres. On y trouve des Liégeois et des Dinantais: leurs produits sont réexportés en Sicile et jusqu'en Syrie. Des toiles de Liège sont également vendues à Venise vers 1225. Les renseignements pour la période postérieure se limitent à l'exportation par Bruges (vers 1350) en direction de l'Italie par l'intermédiaire de galères italiennes, de draps dits „de Liège". L'industrie métallurgique n'est pas absente de cette exportation: elle revêt, à notre con-

---

<sup>23</sup> L. Genicot, *Nouveaux documents* (cité ci-dessus note 10), p. 53 et acte n° IV (1278); J. Borgnet, *Cartulaire de la commune de Bouvignes*, Namur, 1862.

naissance, une forme artistique: les aigles-lutrans de Venise et de Gênes, entre autres, sont de purs produits de la dinanderie mosane du début du 15<sup>e</sup> siècle.

Le marché espagnol reste encore, à bien des égards, mystérieux. Si on peut admettre la destination espagnole des draps hutois transitant à Perpignan, on n'en relève cependant aucune mention dans la péninsule. Pourtant, les productions métallurgiques de Dinant ne cessèrent de trouver en Espagne un débouché de choix pendant les 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles.

\*       \*

\*

De cet exposé schématique et limité à un seul aspect de l'activité des villes mosanes, on ne peut tirer que des conclusions provisoires. Certes, des évidences se sont dégagées: les centres les plus actifs du commerce international nous sont apparus, leur spécialisation s'est nettement marquée, la succession chronologique de leurs périodes de prospérités respectives s'est dessinée dans une certaine mesure. Reste à étudier l'arrière-plan de cette situation: commerce régional et local, liaison avec le monde rural, organisation de la production: autant de problèmes qui s'offrent à la perspicacité des chercheurs.