

LE BASSIN SCALDIEN ET LA GÉOGRAPHIE DE LA CIRCULATION AU XIII^e SIÈCLE

Pendant une grande partie du XIII^e siècle, les marchandises franchissaient allégrement les frontières séparant l'Empire et le royaume de France dans le Nord-Ouest du continent européen. Un bloc économique était en train de se créer. Cette évolution était favorisée par un pouvoir comtal commun à la Flandre et au Hainaut de 1191 à 1280. Saint Louis avait compris le danger de cette domination maîtrisant la majeure partie du bassin scaldien et de ce que G. Fourquin a appelé le grand pôle économique de l'Occident médiéval. Louis IX avait profité de la querelle des Avesnes et des Dampierre pour disloquer le vaste ensemble territorial et rétablir un certain équilibre. Mais il ne lui était pas possible de supprimer le plus puissant facteur d'unité du plat-pays et de ses marges : l'Escaut.

La mise en valeur des pays neufs de l'Europe nord-occidentale s'est accompagnée de modification dans l'orientation des trafics principaux. Les déplacements majeurs qui se faisaient d'ouest en est à l'époque romaine, de Boulogne à Cologne par Cassel et Bavay font place à une direction sud-nord qui s'affirme de plus en plus nettement de l'époque carolingienne au XIII^e siècle. Meuse et Escaut sont parmi les grands agents de ce changement d'orientation. Au nord-ouest, l'Escaut forme le tronc principal de la circulation. Cette voie fluviale attire à elle nombre de trafics. Scarpe, Lys et Deule sur la rive gauche, Haine, Dendre, Rupel, Senne et Dyle sur la rive droite sont autant d'affluents et de sous-affluents qui alimentent son activité. Une route terrestre double la voie fluviale et d'autres routes, partant des points de départ de la navigation tels que Lille et Valenciennes, se dirigent vers les foires de Champagne, vers les vignobles du Laonnois, de Champagne, d'Ile-de-France ou de Bourgogne, vers Paris ou la Normandie. À Lille se localise aussi l'un des principaux points de transbordement sur l'Escaut des marchandises débarquées à Gravelines et transportées ensuite par chariots. La Haute-Deule canalisée et le canal de la Bassée permettent au cours du XIII^e siècle l'arrivée des blés d'Artois. Plus au nord, le canal de la Lieve fait la jonction entre le golfe du Zwin et Gand. À partir de Tenremonde et du réseau de la Rupel des routes permettent le commerce vers l'est, notamment vers Cologne.

798



I. QUELQUES MOTS SUR LA MÉTHODE

G. Despy vient de signaler le vif intérêt des tarifs des taxes sur le transport (winages) ou sur la vente des marchandises (tonlieux)⁽¹⁾. Divers documents font connaître ceux du bassin scaldien⁽²⁾. On trouve les taxes sur le transit à l'entrée ou à la sortie du royaume ou des principautés. D'autres vinages frappent les produits traversant les villes ou parfois des seigneuries. Ces taxes n'ont pas arrêté le flux des produits commerciaux. L'ont-elles même freiné ? Cette étude va aussi montrer que les marchands trouvent des parcours de substitution quand les taxes frappent trop fort.

Les tarifs permettent de connaître les produits transportés ou négociés ainsi que l'endroit où telle catégorie de matières premières ou de produits fabriqués rejoint le flot principal. La comparaison des tonlieux ou vinages à divers moments du XIII^e siècle permet de mieux saisir l'évolution des voies et des places commerciales ainsi que les captures de trafic et les concurrences des routes et des villes.

Cette étude ne veut pas être l'analyse d'un catalogue de produits. Certes ces tarifs sont une véritable vitrine ouverte sur l'Escaut. Près de 300 marchandises peuvent être recensées. Mais leur examen ressort autant du genre de vie que de l'économie. L'analyse de leurs déplacements est envisagée ici beaucoup plus que leur utilisation. Se pose le problème de la valeur historique des tonlieux. G. Despy insiste avec raison sur la critique rigoureuse indispensable pour l'utilisation de ces tarifs⁽³⁾. On s'est servi trop souvent de copies ou même d'originaux non datés pour les appliquer à des périodes qui ne les concernaient pas. Les données chronologiques et l'évolution sont ainsi obscurcies, parfois totalement transformées. Le cas le plus célèbre est ce tonlieu de Bruges du XIV^e siècle⁽⁴⁾ qui est trop souvent attribué à l'ensemble du XIII^e siècle alors que pendant la majeure partie de ce siècle le port du Zwin s'éveille lentement. Jusque vers 1270-1280 il est bien loin de l'emporter sur ses rivaux flamands. La précision chronologique rigoureuse est indispensable pour que se dévoilent les changements d'orientation des trafics. L'économie nouvelle, dépendant des villes et de leurs marchés ne connaît plus

(1) G. DESPY, *Les tarifs de tonlieux*, «Typologie des sources du Moyen Age occidental», fasc. 19, Turnhout, 1976 ; G. FOURQUIN, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, 3^e éd., Paris, 1979, p. 214 sq.

(2) L. WARNKOENIG, traduction française par GHELDOLF, *Histoire de la Flandre*, Bruxelles, 1835-1864, 5 vol. en a publié un certain nombre ; d'autres sources et publications seront signalées au fur et à mesure dans cet article ; la plupart des tonlieux ont au moins l'avantage d'être datés ; mais il est évident qu'une réédition générale critique serait utile.

(3) G. DESPY, *op. cit.*, p. 25 sq.

(4) L. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. II, p. 512-516.

l'immobilité. La stabilité, trait caractéristique de l'ancienne économie liée à la production nécessaire à la subsistance sans grands échanges, fait place à des mouvements incessants qui ne s'inscrivent guère longtemps selon les mêmes tendances. Sursauts brusques de la production, fluctuations incessantes des prix selon l'offre et la demande ⁽⁵⁾, cycles et mêmes crises qui sont décelables dès la fin du XII^e siècle dans ces zones d'avant garde constituées par les bassins scaldien et mosan, témoignent d'une adaptation sans cesse remise en question. Les trafics ne suivent pas toujours en ordre massif des circuits qui ont connu le succès quelque temps.

Le regroupement des marchandises en certains carrefours momentanément privilégiés sert notre connaissance de l'économie ⁽⁶⁾. L'analyse en est parfois facilitée par la distinction entre les produits qui ne font que passer par l'Escaut et ceux qui pénètrent dans le port ou la ville. Il en est ainsi à Tournai avec le tonlieu de la fin du XIII^e siècle ⁽⁷⁾. Cette distinction permet d'isoler le grand trafic nord-sud de celui qui approvisionne la ville. D'autres cités sont beaucoup plus à l'origine d'un courant dans le bassin scaldien : Valenciennes ou Lille par exemple puisque la rupture de charge s'y localise. Gand et Damme apparaissent surtout comme des portes ouvertes vers l'extérieur. Produits régionaux et étrangers, exotiques même vers la fin du siècle surtout, s'y entremêlent dans des tarifs qui ne précisent guère ce qui se passe et ce qui est retenu. Plus explicites sont les tarifs de Péronne et de Bapaume. Voici les portes terrestres les mieux connues des anciens Pays Bas du XIII^e siècle. On possède aussi des renseignements sur les entrées et sorties de marchandises entre le comté de Hainaut, la terre épiscopale cambrésienne et le royaume de France. Mais les tarifs de Bapaume et de Péronne ⁽⁸⁾ sont pratique-

(5) L. ZYLBERGELD, «Les prix des céréales et du pain à Liège durant la première moitié du XIII^e siècle», *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1973, n° 3, p. 271-332 et n° 4, p. 761-785 et G. SIVÉRY, *op. cit.*, à paraître.

(6) G. FOURQUIN, *op. cit.*, p. 213 sq.

(7) P. ROLLAND, *Deux tarifs du tonlieu de Tournai des 12^e et 13^e siècles*, Lille, 1935 ; le premier tonlieu peut être daté entre 1153 et 1169 ; dans la «coutume» du tonlieu de Sainte-Marie-en-l'Eau, on distingue nettement les nefs chargées de sel ou de grains qui passent «oultre» la cité des cargaisons de sel vendues en entier ou du sel vendu au détail par exemple ; on voit aussi des nefs chargées de fer qui ne font que passer : chaque «garbe» ou mesure de fer doit alors une maille ; si du fer est vendu, pour chaque mesure, le vendeur doit une maille et l'acheteur autant ; dans la seconde partie, le tonlieu examine les ventes au détail, faites dans la ville, de marchandises venues tant par voie d'eau que par la route terrestre ; les bestiaux sont signalés dans cette seconde partie.

(8) Tarif du péage de Bapaume dans l'enquête faite à Cappy en mai 1202 devant Barthélemy de Roye (Archives dép. du Nord, B 12) ; tarif du péage de Péronne (fin du XIII^e siècle, Arch. communales de Douai, CC 156) ; ces deux documents ont été publiés par J.

ment équivalents à ceux d'une séparation de domination, ou, en y mettant évidemment les nuances nécessaires, à ceux d'une douane, beaucoup plus nettement que les tonlieux ou vinages qui séparent les diverses principautés du bassin scaldien. Ce fait souligne combien la distinction entre domaine royal – même quand l'Artois devient un apanage, le poste de perception de Bapaume reste rattaché aux droits domaniaux – et principautés prises finalement en bloc par les agents du roi l'emporte sur l'opposition entre les fiefs du royaume comme la majeure partie du comté de Flandre et l'Ostrevant hennuyer d'une part et ceux des pays d'Empire d'autre part. Dès le ^{xiii}^e siècle, les tendances à la constitution d'un gros ensemble politico-économique s'affirment.

Les tarifs du plat-pays n'en sont pas pour autant copiés les uns sur les autres. L'uniformité est loin d'être la règle. Une confrontation entre les divers tonlieux le démontre. Ces tarifs sont des actes de la pratique. L'inutile en est éliminé. Certains sont très développés, d'autres le sont moins. Cette distinction n'est pas le fait du hasard. La correspondance entre le niveau et la structure des activités de tel ou tel centre, de tel ou tel passage est nette. Parmi les tonlieux se signalant par de multiples indications de marchandises figurent ceux de Damme, Gand, Bapaume, Péronne et Lille. Mais la diversité des produits est grande dans les quatre premiers tandis qu'à Lille l'accent est surtout mis sur l'activité textile. D'autres tarifs apparaissent aussi spécialisés. Citons nombre de tonlieux du Hainaut de la fin du ^{xiii}^e siècle caractérisés par l'importance des clauses concernant la métallurgie et la draperie nouvelle avec les filés d'Espagne, produits semi ouvrés, et avec les laines du pays. Citons aussi ceux de la Scarpe orientés vers le bois et les produits fabriqués avec cette matière première.

Dans beaucoup de tonlieux, un paragraphe concerne un tarif global pour les «avoirs de poids», c'est-à-dire des produits généralement chers, épices, cire, beurre, fromages notamment, pesés avec soin et non mesurés selon leur contenance. Les grands tonlieux les énumèrent avec des taxes particulières pour chaque produit. D'autres villes n'ignorent pas ce trafic mais il n'est souvent l'objet que de plus rares échanges et les scribes n'éprouvent pas le besoin de détailler les taxes pour ces marchandises. Les péagers et leurs auxiliaires ne s'intéressent qu'aux trafics d'un certain volume. Dans les principales villes de négoce et dans les grands centres de transit, le commerce de ces produits chers revêt une ampleur suffisante pour justifier une énumération précise et des tarifs diversifiés.

La confrontation de tarifs éloignés dans le temps pour une même ville et pour un même secteur permet de détecter l'évolution des grands circuits commerciaux

et les captures de trafic. Les comparaisons entre les tonlieux de diverses époques, véritables coupes chronologiques, sont pleines d'intérêt. Encore une fois, des documents d'origine fiscale permettent de mieux connaître le fonctionnement de l'économie et son évolution. Le ^{xiii}^e siècle n'a pas connu une croissance démographique ni un essor économique uniforme. L'analyse et la confrontation des tonlieux sont l'un des moyens d'approche des fluctuations du commerce.

II. TRAFIC NATIONAL OU INTERNATIONAL DANS LE BASSIN SCALDIEN ?

Les textes du ^{xiii}^e siècle sont loin de permettre une étude quantitative globale. Trop souvent, nous restons au stade de la proto-histoire de l'étude de la conjoncture. Il est rarement possible de chiffrer l'importance exacte du trafic de transit, des importations et des exportations. Mais des témoignages plus qualitatifs que quantitatifs permettent de suppléer les défaillances de la documentation chiffrée. Ils éclairent notamment la nature internationale, nationale ou régionale du trafic. Van Houtte a posé le problème pour Bruges à la fin du Moyen-Age⁽⁹⁾. Pour le ^{xiii}^e siècle, au moins en ce qui concerne les trois premiers quarts de sa durée la difficulté d'une réponse purement adéquate est encore plus difficile, car une grande partie du trafic se fait par les routes terrestres, notamment par celles qui viennent des foires de Champagne jusque vers 1260, et par le front portuaire méridional, par exemple à Gravelines jusque vers 1270. Il est évident que les ruptures de charges dans le complexe portuaire septentrional, celui du Zwin et du bas Escaut à partir de Gand ressortent presque uniquement du commerce entre dominations politiques différentes avec les pays riverains de la mer du nord et de la Baltique (Angleterre, pays scandinaves etc...). La situation est déjà moins nette pour le front portuaire méridional de la Flandre notamment avec Gravelines et Nieuport fondés en 1163⁽¹⁰⁾. Assez tôt Gravelines prend la succession de Saint-

(9) J. VAN HOUTTE, «Bruges et Anvers, marchés nationaux ou internationaux du ^{xiv}^e au ^{xvi}^e siècle», *Revue du Nord*, 1952, p. 99-108 n'admet ce rôle de distribution et de plaque tournante qu'à l'égard de l'Angleterre ; mais, au moins pour certains produits, il en est de même pour la Hanse (cf. P. DOLLINGER, *La Hanse, XII^e-XVII^e siècles*, Paris, 1964, p. 305 sq.) ; outre H. PIRENNE, sont plus enthousiastes pour le rôle de Bruges, H. VAN WERVEKE, *Bruges et Anvers, huit siècles de commerce flamand*, Bruxelles, 1944 et R. DOEHAERD, *L'expansion économique belge au Moyen Age*, Bruxelles, 1946 ; il ne s'agit pas ici de prendre position pour la fin du Moyen Age, où les produits méridionaux arrivent surtout par Damme et Bruges avant d'être redistribués même dans le sud du bassin scaldien et au-delà ; ce qui est en cause ici c'est le déplacement de l'activité vers le nord à partir de la route terrestre ou de Gravelines, le long de l'axe de l'Escaut notamment avant de voir l'essor du Zwin.

(10) A. VERHULST, «Un exemple de la politique économique de Philippe d'Alsace : la fondation de Gravelines (1163)», *Cahiers de Civilisation médiévale*, 1967, p. 15-28.

Omer et reçoit les cargaisons importées d'Angleterre ou exportées vers l'Angleterre ainsi que le trafic maritime des ports situés plus au sud sur le continent ⁽¹¹⁾. Les relations avec les ports de la péninsule ibérique rentrent dans le domaine du trafic international mais les rapports avec ceux du royaume restent dans le cadre d'un trafic national. De toute manière, s'il faut entendre par trafic international au sens le plus strict les échanges entre marchands de pays différents dans le cadre flamand, il est certain qu'au ^{xiii}^e siècle, moins encore qu'au ^{xiv}^e siècle aucun port flamand ne répond à la définition d'une manière totale. Au plus, pourrait-on parler sur les bords du Zwin, à Damme comme à Bruges, de plaque tournante de commerce international au sens strict uniquement entre l'Angleterre et les pays baltiques.

L'examen des routes terrestres apporte encore davantage de nuances. La Hanse des Dix-sept villes était un organisme international puisqu'elle groupait des marchands de France et d'Empire, mais les intérêts des négociants des villes flamandes étaient infiniment plus étroits avec ceux des marchands des villes impériales de Valenciennes et de Cambrai qu'avec ceux des drapiers de Beauvais, ville du royaume, par exemple. En poussant à l'extrême la distinction de Van Houtte, peut-on même affirmer que les foires de Champagne soient une vraie place de négoce international au sens de mise en contact de négociants étrangers entre eux. C'est exact pour les Italiens et les marchands des villes situées sur la rive droite de l'Escaut. Ce ne l'est pas pour les hommes d'affaires de Paris, de Bruges, de Lille ou d'Ypres puisqu'ils sont tous français. Bien entendu, les distinctions de domination nées au traité de Verdun sont en train de devenir bien théoriques. Aux anciens clivages se superpose de plus en plus une nouvelle entité économique qu'ont déjà perçue les agents de Philippe Auguste en établissant un péage rigoureux à Bapaume aux abords de la Flandre. Louis IX et ses conseillers ont été plus incisifs. Ils ont voulu briser à tout prix l'unité entre la Flandre et le Hainaut et maintenir ensuite l'équilibre si difficilement établi. Blanche de Castille et Charles d'Anjou risquent de détruire l'édifice. Saint Louis l'apprenant en Terre sainte y voit un impérieux motif pour revenir en son royaume en 1254. Il est plus utile pour la France de laisser le Hainaut strictement dans l'Empire que de le relier à nouveau, au royaume, même par le biais d'un prince français, plus ou moins enclin par la force des choses à s'entendre avec la Flandre. Mais les tendances à la formation d'un bloc économique sont trop fortes. Les Avesnes, devenus maîtres de la Hollande et de la Zélande en 1299, sont bien prêts de réaliser l'unité des

(11) J. CRAEYBECKX, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII^e-XV^e s.)*, Paris, 1958, p. 107 sq. ; G. SIVERY, «Les façades maritimes et les ports de la Flandre du ^v^e au ^{xiii}^e siècle», *Les amis du vieux Dunkerque*, 1978, p. 3-13 ; pour Saint-Omer, cf. thèse dactylographiée d'A. DERVILLE.

anciens Pays-Bas⁽¹²⁾. L'échec de cet axe Hainaut-Hollande n'est qu'un retard provisoire à la réalisation de cette unité. Les ducs de Bourgogne la réussissent et Louis XI, tout compte fait, ne peut la briser entièrement.

Toutefois, au ^{xiii}^e siècle, la situation de la Flandre, paraît bien ambiguë. À l'exception des terres de la rive droite de l'Escaut et d'une petite pointe sur la rive gauche septentrionale, le comté de Flandre est fief tenu du roi de France. Mais il continue à disposer d'une monnaie autonome. Saint Louis épargne à la Flandre l'application de ses ordonnances monétaires de 1266 imposant la monnaie royale. Philippe le Bel, moins prudent, lutte contre la monnaie flamande et doit reconnaître son échec. Cette monnaie flamande n'est qu'une confirmation supplémentaire de l'autonomie du bloc humain et économique centré sur l'axe scaldien. Selon nos critères contemporains, l'activité commerciale de la Flandre vis-à-vis du reste de la France n'est qu'un aspect du négoce national. Il s'agit apparemment d'un commerce interrégional. Inversement le négoce entre la Flandre et les principautés d'outre-Escaut revêt les caractères d'un commerce international selon nos critères. Mais ici encore l'apparence est loin de la réalité, notamment avec la Flandre et le Hainaut qui ont le même pouvoir comtal si longtemps au ^{xiii}^e siècle, et font si allégrement fi des ligesses. Le peuplement et la mise en valeur des pays neufs du nord-ouest continental ont entraîné la création et la puissance d'une région trouvant davantage de cohésion grâce à l'artère qui l'irriguait, et aux intérêts communs nés de la draperie et de l'approvisionnement des agglomérations. Celles-ci enrichissent par leurs achats les campagnes voisines, puis, au fur et à mesure qu'elles grandissent, des terroirs plus lointains.

D'autres faits ont joué en faveur de la constitution du nouvel ensemble. Le déclin progressif des châtelainies indépendantes est facilité à l'ouest de l'Escaut par l'évanescence du pouvoir impérial empêtré dans les affaires italiennes. La situation n'en est pas moins paradoxale. Comment des principautés de plus en plus autonomes sur le plan politique en arrivent pratiquement à laisser lier entre elles leurs économies ? Ne prêtons pas de trop grandes vues économiques aux maîtres des dominations territoriales. Certes, Philippe d'Alsace, a aménagé les façades maritimes de la Flandre mais il n'a pas choisi entre le Zwin et le complexe de l'Aa et de l'Yser. Il fournit aux villes et à leurs hommes d'affaires une infrastructure pour leurs entreprises. Toutefois, il leur laisse la décision pour le succès de telle ou telle route, tel ou tel port⁽¹³⁾. Pour lui comme pour tant d'autres princes, seul l'intérêt fiscal semble commander. Rois, comtes, ducs donnent des

(12) G. SIVÉRY, *Structures agraires et vie rurale dans le Hainaut à la fin du Moyen Age*, Lille, 1973, t. I, p. 123 sq.

(13) G. SIVÉRY, *op. cit. supra*, n. 11.

possibilités pour le commerce aux marchands qui doivent payer tonlieux et vinages. Les princes en gardent souvent au moins une partie. Cet intérêt fiscal apparaît notamment quand l'unité politique se brise entre la Flandre et le Hainaut à la fin du siècle. Jean d'Avesnes s'efforce d'assurer une autonomie politique à ses possessions et veut développer les échanges. Il fait renouveler les tonlieux et restreint les ponctions des seigneurs sur le trafic ⁽¹⁴⁾. Les comtesses de Flandre et de Hainaut, Jeanne et Marguerite l'avaient précédé dans cette réorganisation. La sécurité des routes et des marchands sont l'une des préoccupations majeures des pouvoirs publics renaissants qui trouvent dans les villes, cancer rongeur de la féodalité, leurs alliés les plus sûrs contre les petits potentats locaux.

Toutefois, les orientations commerciales des rois de France divergent parfois nettement de celles des maîtres des principautés septentrionales. Ceux-ci n'attachent finalement pas tellement d'importance aux portes d'entrées ou de sortie des marchandises tant que les principales d'entre elles se localisent au sud. L'essentiel pour les princes comme pour les villes est que le flot des produits puisse passer le plus aisément possible. Il reste que les villes ont besoin de ressources : les taxes sur les transports comme sur les ventes des marchandises sont l'un de leurs grands revenus. Les princes n'hésitent pas à prendre leur part. Mais en ce qui concerne les taxes de sorties et d'entrées dans les principautés, en quelque sorte les droits de douane, les villes comme les comtes de Flandre et de Hainaut laissent longtemps l'initiative aux dominations voisines, aux rois de France notamment.

L'enquête faite en 1202 au sujet du péage de Bapaume à Cappi, est significative ⁽¹⁵⁾. Les marchands qui transportent des marchandises de France, de Bourgogne, de Champagne, de Provence et de la péninsule ibérique par voie terrestre vers la Flandre doivent le péage. Ils l'acquittent aussi lorsqu'ils reviennent de Flandre avec des marchandises achetées dans ce comté. Tous les marchands flamands le doivent dans les deux sens. Comme il y a d'autres passages que Bapaume vers le Ternois ou le Boulonnais, par Théroutanne ou Fauquenberghes ainsi que vers le Hainaut, par Cambrai, Le Catcau et Valenciennes, ceux qui font le trafic avec ces contrées ne sont pas tenus de payer les taxes. Les agents du roi ne peuvent en effet forcer de passer par Bapaume les marchands faisant affaire avec le Boulonnais, le Ternois, le Hainaut ou le Cambrésis. Ils ne le peuvent davantage pour les négociants trafiquant avec la Normandie ou le Ponthieu qui ne doivent pas le péage. Ces marchands peuvent emprunter des voies plus occidentales soit la route terrestre, soit la voie maritime qui aboutit notamment à Gravelines. Plus

(14) Arch. dép. Nord, B. 1586, fol. 104^{vo} sq. (Valenciennes etc...), cf. éd. L. DEVILLERS, *Cartulaire des rentes et cens dus au comte de Hainaut (1265-1286)*, Mons, 1873-1875, t. II, p. 5 sq.

(15) Cf. *supra*, n. 8.

étonnante à première vue est la dispense de paiement pour ceux qui font le trafic avec Amiens et Corbie. En effet pour ces deux villes, la route la plus directe vers la Flandre passe par Bapaume et les autres voies d'accès vers le comté ne sont pas nettement plus courtes. Le privilège serait-il lié à des coutumes plus anciennes ? Pour les autres dispenses la situation est différente. Les agents du roi ne peuvent imposer le passage par Bapaume puisque d'autres routes existent. Mais ils craignent que les caravanes venant des foires de Champagne ou du sud ne se disloquent avant d'arriver à Bapaume si les marchands qui se dirigent vers d'autres contrées que la Flandre doivent payer les taxes. Il y aurait alors risque de capture de trafic, car les marchands qui négocient vers la Flandre auraient la tentation de suivre les marchands allant par exemple vers le Cambrésis ou le Hainaut et de s'introduire ainsi en Flandre sans passer par le péage royal. Pour éviter ce danger d'emprunt d'autres routes et pour réserver à Bapaume le lieu de dispersion des convois des marchands, la royauté renonce à faire payer ceux qui ne vont pas en Flandre et ceux qui peuvent aisément emprunter d'autres chemins pour y entrer. Se dessine probablement aussi pour la royauté le désir de contrôler de plus vastes trafics.

Avant l'essor de Bruges, de Damme et de Gand, les principautés septentrionales n'ont pas de tels soucis pour la surveillance des entrées et des sorties des marchandises. Et même à ce moment c'est plus une donnée des conditions de la navigation maritime qui fixe sur l'Escaut et ses prolongements l'arrivée des flottes étrangères. Le pouvoir comtal flamand n'a pas imposé ce choix ni instauré une espèce de monopole. Il n'agissait pas autrement auparavant. Il en était ainsi pour les maîtres des autres principautés. Par exemple dans le Hainaut, les produits qui viennent d'une autre domination ou vont hors du comté peuvent être suivis sur la route de Valenciennes au Quesnoy grâce aux taxes mais aucune d'elles n'est spécifique pour le négoce outre comté. Les marchandises du «commerce extérieur» et celles qui sont destinées à être négociées à l'intérieur du comté paient les mêmes droits ⁽¹⁶⁾.

Les maîtres des principautés veulent faciliter le négoce. Quand la comtesse Marguerite de Flandre et son fils Guy de Dampierre font connaître le tonlieu de Damme en 1252, adopté par le conseil des nobles et des conseillers, le texte précise bien que le tarif a été établi avec l'accord d'Herman Hoyre, citoyen de Lübeck, envoyé spécial des marchands de l'Empire, doté de pleins pouvoirs pour chaque cité impériale ⁽¹⁷⁾. Des avantages tarifaires et judiciaires sont accordés aux

(16) Cf. *supra*, n. 14.

(17) WARNKOENIG, *op. cit.*, t. II, p. 444 sq. ; cf. copie du xv^e s. (Arch. dép. Nord, B 219, fol. 142-144).

membres de la Hanse ⁽¹⁸⁾. Le commerce avec les pays riverains de la Baltique est une condition indispensable à la mise en valeur du Nord de la Flandre et des régions riveraines de l'Escaut inférieur. Dans les complexes portuaires de Gand et du Zwin, les importations de matières premières ou de vivres et les exportations de produits fabriqués sont les éléments essentiels de leur commerce international. C'est la phase «d'industrialisation» qui domine pendant la majeure partie du XIII^e siècle et permet à une cité comme Bruges de pallier les défaillances de son rôle politique et administratif dans le comté. Mais la fonction de grande place financière pour Bruges et de grand centre de transit pour Damme pour les produits venus des pays ibériques et méditerranéens réexpédiés dans tout le bassin scaldien ne s'annonce qu'à la fin du XIII^e siècle. En 1262, les marchands de Castille, Portugal, Aragon, Navarre et Catalogne, présents à la foire de Lille, obtiennent, avec les Cahorsins et les Gascons, un tarif de faveur pour les taxes sur le transport de leurs marchandises. Ils sont venus par Gravelines et n'envisagent la possibilité de se diriger vers Bruges que par la route et à partir de Lille. Mais l'essentiel est que Bruges commence à les attirer ⁽¹⁹⁾. L'ascension de Bruges s'accroît quand, pour dominer le commerce de la laine, la cité du Zwin forme, en 1275, la Hanse flamande de Londres avec Ypres, Bergues et Bailleul. Elle attire les cités drapantes de l'arrière pays de Gravelines, sa grande rivale ⁽²⁰⁾. Capitaux divers et négociants italiens arrivent alors. Le très grand commerce va suivre, mais il ne fait que se fixer dans une région qui a déjà lancé son essor démographique et textile et réussi une part importante de son urbanisation. Ce n'est pas le très grand commerce qui

(18) P. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 59 ; cf. K. PAGEL, *Die Hanse*, 1952 ; G. BENS, *Der deutsche Warenfernhandel im Mittelalter*, Breslau, 1926 ; F. RÖRIG, *Wirtschaftskräfte im Mittelalter*, 1959 ; J.-H. BEUKEN, *De Hanse in Vlaanderen*, 1950 ; J.-A. VAN HOUTTE, *Bruges, essai d'histoire urbaine*, Bruxelles, 1967, p. 21 signale la présence de nombreux navires marchands ancrés dans le port de Damme dès 1213.

(19) Arch. dép. Nord, B 1561 ; G. ESPINAS, *La draperie dans la Flandre française au Moyen Age*, Paris, 1923-25, t. I, p. 377, t. II, p. 871 ; H. LAURENT, *Un grand commerce d'exportation. La draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens (XII^e-XV^e siècles)*, Paris, 1935, p. 131, 133 ; en 1262, la comtesse Marguerite donne des privilèges aux marchands de La Rochelle, Niort, Saint-Jean d'Angély et en général aux Poitevins et aux Gascons fréquentant Gravelines ; ce n'est qu'en 1331 que Damme obtient de tels privilèges (J. CRAEYBECKX, *op. cit.*, p. 107), mais les Brugeois trafiquaient par mer vers l'Angleterre, la Gascogne au début du XIII^e siècle au moins (J. VAN HOUTTE, *Bruges ... op. cit.*, p. 19 ; B.-D. LYON et A. VERHULST, *Medieval finance*, Rec. Fac... Gent, n° 143, 1967).

(20) E. PERROY, «Le commerce anglo-flamand au XIII^e siècle : la Hanse flamande de Londres», *Revue Historique*, 1976, juillet-septembre, p. 3-18 ; H. VAN WERVEKE, «Das Wesen der Flandrischen Hänsen», *Hansische Geschichtsblätter*, t. LXXVI, 1958.

fait démarrer Bruges, mais bien le succès dans un premier démarrage urbain et «industriel». Toutefois celui-ci dépendait du négoce avec l'Angleterre et la Hanse.

De tels liens font mieux comprendre combien les pouvoirs publics ont veillé avec grand soin à l'établissement des tonlieux. Des tarifs précis, clairs et justes sont nécessaires. Les privilèges sont réduits et ne concernent que de rares communautés ecclésiastiques et plus souvent les marchands étrangers dont on veut capter le trafic aux dépens des concurrents.

Cet effort pour l'établissement de tonlieux favorables au commerce lèse les seigneurs qui percevaient autrefois les taxes sur les marchandises. Les nouveaux tarifs sont institués contre eux. Les pouvoirs publics consultent les marchands locaux et étrangers mais ils sont loin de tenir compte de tous les droits des anciens percepteurs. Certes, d'anciens droits sont maintenus et reconnus au moins partiellement. Par exemple, à Gand pour les abbayes et le seigneur de Rhodes notamment, à Montigny pour le seigneur de cette localité en 1271 ⁽²¹⁾ et pour le seigneur d'Anfroipret vers 1285, près de Bavay, sur la route de Paris vers le Brabant et la Hollande ⁽²²⁾. Un seul tonlieu «à volonté» est maintenu, théoriquement au moins, celui du seigneur de Mortagne, mais on le limite à 60 sous ⁽²³⁾.

La plupart du temps les pouvoirs comtaux reprennent leurs droits régaliens sur les tonlieux quitte à en laisser la perception, ou au moins une part de la perception aux villes. Résistent mieux les perceptions ecclésiastiques dans les villes épiscopales de Tournai et de Cambrai ⁽²⁴⁾. Pour le reste, le pouvoir comtal, tant en Flandre qu'en Hainaut, a pour principal objet les facilités du négoce. En 1199, le comte de Flandre, Baudouin IX prend conseil d'anciens marchands pour établir le tonlieu de Gand ⁽²⁵⁾. Au milieu du XIII^e siècle, la comtesse Marguerite publie les tarifs des tonlieux sur l'Escaut et sur la Scarpe, des régions de Valenciennes et de Douai jusqu'à Rupelmonde après une enquête faite auprès des prud'hommes et des gens de bons conseils ⁽²⁶⁾. À Douai, c'est le châtelain qui perçoit le tonlieu.

(21) L.-A. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. II, p. 463, 480 ; cf. arch. dép. Nord, B 218, fol. 52.

(22) *Ibid.*, B 1586, fol. 172 : le sire de Roisin a la moitié du vinage de Roisin.

(23) L.-A. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. II, p. 472-473 ; cf. Arch. dép. Nord, B 218, fol. 58 ; il faut d'ailleurs remarquer que cela ne concerne que le bateau de guède ; pour le reste, les droits du sire de Mortagne sont très limités (un hareng sur 100 ; 4 sous sur le bateau d'avoine, etc...).

(24) P. ROLLAND, *Deux tarifs du tonlieu de Tournai ... op. cit.* ; E. PERROY et N. DUPIRE, *Deux tarifs du tonlieu de Cambrai* (XIII^e s.), *Revue du Nord*, 1954, p. 51-59.

(25) L.-A. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. III, p. 233 sq.

(26) Arch. dép. Nord, B 219, fol. 50 sq. et L.-A. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. II, p. 460 sq. ; l'effort du pouvoir comtal pour faciliter le négoce est manifeste : en cette moitié du XIII^e siècle, le nombre de péages dans la traversée de Gand et de sa banlieue a été réduit de six à quatre de 1199 à 1271.

mais il est étroitement surveillé par le pouvoir comtal : à Valenciennes la comtesse Marguerite reçoit les taxes du tonlieu en tant que comtesse de Hainaut et à Rupelmonde elle touche le vinage en tant que comtesse de Flandre ⁽²⁷⁾. À Raches, elle reçoit le droit que doit payer un navire qui fait relever le pont. Robert de Flandre perçoit le tonlieu de Termonde ⁽²⁸⁾. Sur le Zwin, la comtesse se réserve une part du péage de Damme. Les pouvoirs comtaux ont ainsi à leur disposition des revenus mais aussi des possibilités d'obtenir des avances et emprunts de la part des villes auxquelles ils peuvent confier une partie ou la totalité de la perception des tonlieux pour le remboursement. La comtesse de Flandre accordait aussi une part de la perception générale des tonlieux à des villes, à Lille, par exemple en 1250 ou à Damme en 1252 ⁽²⁹⁾.

Des taxes sont perçues sur les marchandises en transit ou mises en vente, mais des tarifs précis se sont substitués à d'anciennes exactions souvent arbitraires. Pour le reste, les chefs territoriaux comme les villes interviennent le moins possible dans les trafics qui assurent la prospérité.

III. ÉTUDES DES TRAFICS

a) Les péages et les routes

Ce n'est pas par hasard qu'au cours du ^{xiii}^e siècle, les péages des voies d'accès terrestres à la Flandre, celui de Bapaume en 1202 et celui de Péronne à la fin du ^{xiii}^e siècle, signalent les plus fortes quantités de produits avec 176 marchandises signalées à Bapaume, 182 à Péronne contre seulement 132 à Damme en 1252 ⁽³⁰⁾. La route terrestre l'emporte nettement sur le port du Zwin, encore au milieu du siècle. La plus grande partie des relations avec le sud suit les routes terrestres qui s'enfoncent vers la Champagne, la Saône et le Rhône ou vers Paris ⁽³¹⁾. Certes, le

(27) WARNKOENIG, *ibid.* p. 461 (Douai), p. 491 (Valenciennes), p. 488 (Rupelmonde).

(28) *Id.*, p. 465 (Raches), p. 483 (Termonde), cf. Arch. dép. Nord, B 218, fol. 53 (Raches), fol. 67^{vo} (Termonde).

(29) Arch. municip. Lille, original, carton aux affaires : copie (deuxième moitié du ^{xvi}^e siècle, *ibid.*, G. H. I, fol. 61-64) ; éd. G. ESPINAS, *La draperie dans la Flandre française au Moyen Age*, Paris, t. II, 1925, p. 911-912 ; pour DAMME, cf. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. II, p. 444 sq. : la part de la comtesse varie de la moitié aux deux tiers.

(30) Cf. *supra* n. 8 et 17.

(31) La route terrestre vers l'est, Bruges-Maastricht-Cologne l'a emporté sur celle de Cologne-Maastricht-Bavay vers le milieu du ^{xii}^e siècle (H. VAN WERVEKE, *Huit siècles ...*, *op. cit.*) ; Ph. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 58 ne voit l'arrivée des marchands allemands qu'au début du ^{xiii}^e siècle ; VAN HOUTTE, *Bruges ... op. cit.*, p. 21-22 ne précise pas mais signale que, vers 1150, les marchands de Cologne prétendent interdire aux Gantois la navigation du Rhin en amont de leurs quais ; J. STENGERS, *Les Juifs dans les Pays-Bas au Moyen Age*,

nombre des produits énumérés dans les tonlieux n'est qu'un indice. Mais ce témoignage s'ajoute à beaucoup d'autres. Le golfe du Zwin, fréquenté dès la première moitié du ^{xii}^e siècle par les navires anglais et hanséatiques, ne commence son grand essor qu'avec l'arrivée des Italiens et des capitaux arrageois refluant des foires de Champagne. Il faut même attendre l'arrivée des galères génoises pour que la route terrestre rétrograde définitivement devant la voie maritime et que Damme l'emporte finalement sur Gravelines⁽³²⁾. Certes les navires italiens ne s'annoncent que d'une manière intermittente à la fin du ^{xiii}^e siècle. Ce n'est vraiment qu'avec la constitution de lignes régulières avec les ports italiens vers 1328-1330 que le Zwin s'affirme définitivement. Le déclin des foires de Champagne contribue au véritable lancement de Bruges, de Damme et des autres avant-ports mais la voie terrestre de remplacement pour les liaisons avec l'Italie, celle du Rhin par Cologne, ne suffit pas à assurer le succès décisif. La montée au nord du pays neuf des hommes d'affaires italiens et des banquiers arrageois est le plus sûr atout. Toutefois, la tentation de s'arrêter en chemin est grande pour les marchands qui arrivent du sud par l'une des voies terrestres traditionnelles, soit celle de Bapaume, soit celle de Valenciennes ou même pour les ibériques venus par la voie maritime qui aboutit à Gravelines. En fait, la victoire de Bruges ne s'est pas faite rapidement. Elle est l'aboutissement d'un lent et patient travail. Elle n'est éclatante qu'avec l'établissement du terminus des lignes italiennes qui y rencontrent les navires de la Hanse et les bateaux venus de l'Escaut.

En effet, les Italiens, Parisiens, Méditerranéens sont venus jusqu'en Flandre – ou sont revenus vers la Flandre – quand les marchands de la Hanse des Dix-sept-villes ont abandonné les foires de Champagne⁽³³⁾. Acheteurs de draps et vendeurs d'épices, de matières premières et d'objets précieux venus de l'Orient ont emprunté à leur tour les passages de Bapaume et Péronne. Mais tous n'allaient pas jusqu'à Bruges. Arras, Douai et les quatre grandes foires flamandes Lille, Ypres, Messines et, la dernière, proche de Bruges il est vrai, Thourout, pouvaient suffire à leur négoce. Certes un tarif existait plus au nord. Mais, en 1271, le tonlieu de Bruges ne se signalait encore que par 44 produits⁽³⁴⁾. Le grand commerce était

Bruxelles, 1950, p. 13 sq. signale à Cologne plusieurs Juifs venus des Pays-Bas (début du ^{xiii}^e siècle).

(32) La première galère est signalée à Damme en 1277, VAN HOUTTE, *op. cit.*, p. 25 : pour les relations avec Gênes. R. DOEHAERD, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales aux XIII^e et XIV^e siècles*, Bruxelles-Rome, 1941, t. I et II.

(33) R.-H. BAUTIER, «Les foires de Champagne. Recherches sur une évolution historique», *Rec. Soc. J. Bodin*, t. V, *La foire*, Bruxelles, 1953, p. 97, 148.

(34) Ce petit tonlieu était tenu par Jean de Ghistelles, cf. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. IV et

plus actif à Damme où s'effectuaient les échanges pour les navires venus des pays riverains de la Baltique ou de l'Angleterre. Ce n'est pas seulement l'absence ou plus exactement la disparition d'archives qui rendent difficile l'analyse de l'activité commerciale de Bruges pendant une grande partie du XIII^e siècle. Les textes qui subsistent, suffisent à montrer que le cité du Zwin ne servait pas encore pour la redistribution des produits méditerranéens et que le négoce entre marchands anglais et hanséatiques se localisait surtout à Damme.

La hiérarchie des places de commerce d'après le nombre de produits recensés n'est pas sans signification. Seules dépassent la centaine de produits les villes qui sont à l'une des portes du pôle industriel de l'Occident médiéval

Bapaume : vers 1200 : 176 produits

Péronne ⁽³⁵⁾ : vers 1300 : 182 produits

Damme ⁽³⁶⁾ : vers 1252 : 139 produits

Valenciennes : vers 1280 : 103 produits (C'est la rupture de charge majeure entre la route terrestre et l'Escaut. Le tonlieu de 1271 qui ne signalait que 19 produits ne concerne que la part du comte. Mais le tonlieu et le vinage rédigés entre 1265 et 1285 signalaient 103 marchandises ⁽³⁷⁾)

Entre 50 et 100 marchandises on voit les tonlieux et les vinages suivants :

Lille ⁽³⁸⁾ : 72 produits en 1251

Messines ⁽³⁹⁾ : 59 produits en 1228

sur l'Escaut :

Termonde : 86 produits en 1271

Gand ⁽⁴⁰⁾ : 28 en 1199, 64 en 1271

pièce justificative VII : ce tonlieu, bien daté, signale l'activité textile, l'approvisionnement d'une ville importante : pour le grand tonlieu, plus tardif, cf. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, Bruges, 1904-1906, 4 vol. et *Cartulaire de l'ancien grand tonlieu de Bruges, faisant suite au Cartulaire de l'ancienne Estaple*, Bruges, 1908-1909.

(35) Cf. *supra*, n. 8.

(36) Cf. *supra*, n. 17.

(37) Arch. dép. Nord, B 1586, fol. 120 sq. (tonlieu de marché au temps de la franche foire dans le cartulaire rédigé entre 1265 et 1286, cf. L. DEVILLERS, *Cartulaire ... op. cit.*, t. II, p. 5 sq.) ; pour 1271 (part de la comtesse dans le tonlieu de transit ou vinage), Arch. dép. Nord, B 218, fol. 74 et WARNKOENIG, *op. cit.*, t. VI, p. 491-492.

(38) Cf. *supra*, n. 29.

(39) L.-A. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. V, p. 347-351.

(40) Arch. dép. Nord B 218, fol. 65 (Gand), 67 (Termonde), L.-A. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. II, p. 480-483 (Gand), p. 483-488 (Termonde).

Antoing : 91 en 1271

Tournai : 62 vers 1150-1200, 60 en 1285-1286

Audenarde : 51 en 1271

Cambrai⁽⁴¹⁾ : 61

sur la Scarpe :

Douai : 51 en 1271

Lallaing : 51 en 1271

Enfin dans la catégorie inférieure (moins de 50 marchandises recensées) se signalent :

Bruges : 44 produits en 1271

sur la Scarpe : en 1271 : Escarpel, 26 ; Warlaing : 35

Hasnon, 32 ; Saint-Amand : 20

Sur l'Escaut⁽⁴²⁾ : en 1271 : Mortagne, 31 ; Rupelmonde, 43 ;

entre Sambre et Meuse⁽⁴³⁾ : entre 1265 et 1284 : Bavay, 30 ; Maubeuge, 19 ;

Le Quesnoy, 37.

Le rôle de l'Escaut et de son bassin est éclatant. Puisque Damme et Bruges sont reliés par un canal à la Lys, on ne voit vraiment échapper au réseau scaldien, en dehors évidemment de Gravelines et des ports du front de mer méridional flamand et des cités de leur arrière-pays, que Messines, petite bourgade, proche d'Ypres, à mi-chemin de l'Yperlet, affluent de l'Yser qui se jette dans la mer du Nord et de la Lys. Messines doit son renom à sa foire, l'une des quatre grandes de Flandre et se trouve ainsi à l'intersection des deux courants rivaux, celui des ports du sud de la Flandre et celui qui suit l'Escaut vers la façade septentrionale. Il est d'ailleurs intéressant de noter que le trafic sur l'ensemble de l'Escaut ne l'emporte pas encore dans la première partie du ^{xiii}^e siècle. Le trafic sur le bas Escaut est faible longtemps. La montée des tonlieux de Gand est significative : 28 produits en

(41) Cf. *supra* n. 7 (Tournai) et n. 24 (Cambrai) : WARNKOENIG, t. II, p. 477-478 (Audenarde), p. 473-476 (Antoing).

(42) Arch. dép. Nord, B 219, fol. 50 sq. ; WARNKOENIG, t. II, p. 461-463 (Douai, 463-465 (Escarpel), 465-467 (Lallaing), 469-470 (Hasnon), 471 (Saint-Amand), 472-473 (Mortagne), 489-491 (Rupelmonde), 468-469 (Warlaing) ; dans le tarif de Lallaing, on dénombre une vingtaine de produits de l'artisanat local (boisellerie etc...) ; cf. *supra* n. 34 (Bruges).

(43) Arch. dép. Nord, B 1486, fol. 171-172^{vo} (Bavay, vinage), fol. 144 (Maubeuge, vinage), fol. 188^{vo}-190 (Le Quesnoy, avec la distinction du tonlieu du marché et du vinage) ; cf. L. DEVILLERS, *op. cit.*, p. 107 sq.

1199 contre 64 en 1271 ⁽⁴⁴⁾. Il faut alors y ajouter une partie au moins des taxes perçues sur l'Escaut et dans la banlieue à propos de 18 produits. La faillite des foires de Champagne, la grande crise qui frappe le grand axe Flandre-bassin oriental de la Méditerranée favorisent le nord du bassin scaldien et la région du Zwin. Le succès s'annonce en 1271. Sur le Bas Escaut, Rupelmonde et Termonde sont actifs. Rupelmonde se situe au confluent de l'Escaut et de la Rupel qui irrigue une partie du Brabant. Termonde, à la jonction de l'Escaut et de la Dendre, permet à d'autres régions du Brabant et au nord-ouest du Hainaut de participer à la vie du bassin scaldien. L'éveil de la grande vie économique dans le Brabant favorise encore l'Escaut. Les pays neufs septentrionaux s'équipent davantage. Les banquiers arrageois investissent de plus en plus à Bruges et à Gand dans le dernier quart du ^{xiii}^e siècle.

Il est évident que le nombre de produits enregistrés n'est qu'un élément d'une étude pré-statistique. On n'y voit pas le volume des produits transportés ni leur valeur globale. Cette indication quantitative n'est cependant pas sans valeur. On trouve finalement un nombre plus considérable de produits recensés soit dans les villes les plus importantes soit aux confluent ou aux lieux de transbordement. Bien mieux, la croissance du nombre des produits signalés correspond assez exactement à l'éveil au grand commerce du nord de la Flandre et du Brabant que l'on connaît par d'autres documents.

b) *Les marchandises*

1. Bestiaux et vivres

Dans le secteur alimentaire la diversité est grande. On voit aussi une certaine spécialisation. Damme en 1251, apparaît aussi comme un grand port de pêche. Saumons, aloses, merlans, plies, raies, harengs, églefin, esturgeon, tourte et carrelet sont minutieusement énumérés ⁽⁴⁵⁾. Mais le pain de sucre et les amandes, signalés à Bapaume en 1202, ne le sont pas à Damme au milieu du ^{xiii}^e siècle. C'est une preuve supplémentaire que ces produits arrivent encore par voie de terre dans le plat pays à ce moment. Le poivre et les autres épices, autres produits méditerranéens, figurent dans les tarifs de Bapaume comme dans ceux de Damme. Transportées jusqu'au Zwin par la voie terrestre, ces marchandises sont ensuite réexportées. Par contre, le doute peut subsister pour les prunes d'Espagne qui sont connues à Damme et ont pu être transportées par voie de mer, soit directement, soit par l'intermédiaire de Gravelines ou de Nieuport. Le houblon,

(44) Cf. *supra* n. 40 et WARNKOENIG, t. II, p. 482-483.

(45) Cf. *supra*, n. 17.

comme les vaches et les chevaux frisons et saxons, sont amenés à Damme par les navires de la Hanse germanique. Fourrures et graisse fondue témoignent aussi du commerce hanséatique à Damme. Le tonlieu y distingue la pelleterie de Flandre qui est exportée et celle qui vient par mer des pays septentrionaux. Damme est donc déjà un lieu d'échanges, dans des domaines encore limités, mais qui préfigurent l'avenir. Vin et sel de la France atlantique arrivent aussi vraisemblablement par voie de mer. Les avantages accordés aux marchands de la Hanse germanique en 1252 confirment le rôle de Damme dans les transactions.

Parmi les produits exotiques, se signalent encore les figues à Gand, Termonde et Péronne, les amandes à Gand, Termonde, Rupelmonde, Valenciennes, Bavay et Bapaume. Parmi les épices, le poivre se retrouve dans 10 tarifs sur 22 à Damme, Gand, Lille, Tournai, Valenciennes, Messines, Bapaume, Péronne ; mais la gingembre et la cannelle ne sont désignées nommément qu'à Bapaume vers 1200 et à Péronne vers 1300 : ce qui montre qu'à cette date la route terrestre est bien la voie d'arrivée des produits méditerranéens. L'huile d'olive n'est d'ailleurs mentionnée qu'à Péronne, mais l'huile ordinaire et les graisses se signalent dans tout le réseau scaldien. C'est ainsi que le saindoux apparaît à Antoing et à Rupelmonde. Les nombreux tordoirs montrent que les terroirs produisaient de l'huile en assez grande quantité à partir des plantes oléagineuses (œillette, «colza», etc...). La production régionale suffisait à alimenter ce trafic. Un problème se pose avec le riz qui, en 1271 est seulement signalé à Rupelmonde. Et il semble que ce soit pour la première fois. Ce riz vient de Majorque et d'Aragon. Des communications directes entre péninsule ibérique et bas Escaut seraient-elles ainsi prouvées à cette date alors que, jusqu'en 1261, les privilèges accordés aux marchands de la péninsule ibérique sont uniquement signalés dans le sud du comté à Gravelines et à Lille, avec possibilité de se rendre plus au nord à partir de la cité de la Deule⁽⁴⁶⁾ ? Les navires ibériques auraient-ils précédé les bateaux italiens ? Une réponse affirmative ne peut cependant être donnée car ce riz peut arriver par le relais anglais.

Le commerce des bestiaux est actif : à Tournai, à Termonde, etc... Il se signale aussi au Quesnoy, aux portes de la grande région d'élevage du nord de la Thiérache, à Messines, à Damme comme aux péages royaux.

Les fruits sont signalés pratiquement partout, notamment les pommes et les poires. Les pêches sont citées à Cambrai, les prunes et les cerises à Damme, les cerises bigarreaux à Messines et à Bruges. On a vu que Damme était un port

(46) Cf. *supra* n. 19 et J. FINOT, *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, Paris, 1899 ; G. SIVÉRY, *Histoire économique et sociale de Lille au Moyen Age*, dans *Histoire de Lille*, t. I (dir. G. FOURQUIN), Lille, 1970, p. 169.

d'importation du houblon. Le bacon et le miel sont fréquemment mentionnés. Il en est de même pour les pois, les vesces, les graisses et les grains. Le commerce du blé est généralisé. Dès le ^{xiii}^e siècle, le blé désigne le froment dans les bonnes régions céréalières du bassin scaldien et de ses marges. Mais d'autres céréales circulent sur l'Escaut et dans les régions voisines : l'orge et le seigle à Mortagne et Messines ; l'avoine à Douai, Hasnon, Mortagne, Messines et Péronne. En 1252, du mèteil est importé à Damme, probablement des pays baltiques. Une commercialisation de produits plus évolués se révèle aussi avec la farine signalée dans les tonlieux de Lille et de Messines et même des pains dans celui de Bruges.

Les grains de semence, conditions indispensables pour de bons rendements, sont l'objet de commerce, dans le sud du bassin scaldien et dans ses abords, à Lallaing, au Quesnoy et à Bapaume, c'est-à-dire dans les grandes régions céréalières et sur leurs abords. Les tarifs de la Scarpe signalent un commerce d'herbe et de «warra» composées de navettes, avoines, févelottes, etc... destinées à l'alimentation du bétail. Les vesces sont souvent signalées.

2. Métaux et objets en métal

Plomb et étain sont transportés par bateaux à partir de l'Angleterre. Comme on les trouve dans les tarifs de Bapaume et de Péronne, on peut supposer qu'ils ont été parfois acheminés par Gravelines. Mais le cuivre et l'étain se retrouvent dans tout le bassin scaldien, irrigué à partir de Damme et du canal de la Liève, dès 1251 au moins. Mais le plomb et l'acier jusqu'en 1271 au moins ne se trouvent pas à Damme ni à Bruges alors qu'on les voit dans le reste du réseau scaldien. Faut-il en voir l'arrivée du plomb à Gand ou à Gravelines ? Quant à «l'acier» (fer transformé par de multiples cuissons et martelages) il vient vraisemblablement des régions métallurgiques mosanes et pré-ardennaises. Toutefois, le vif argent (mercure) venu «d'Espagne» arrive à Damme dès 1252. Le vif argent de Castille est signalé à Damme. Ainsi se retrouve une nouvelle preuve de l'arrivée de produits de la péninsule ibérique à Damme dès le milieu du ^{xiii}^e siècle. Il en est encore une autre. Ce n'est qu'à Damme que sont signalés des objets en fer fabriqués en Espagne. On ne les retrouve ni à Bapaume, ni à Péronne, ni à Valenciennes. Toutefois, les types d'objets métallurgiques les plus courants suivent les axes de l'Escaut, de ses affluents et de leurs prolongements routiers jusqu'à Bapaume ou aux contreforts ardennais. Les tarifs signalent les faux à Termonde et à Damme, les couteaux et faucilles à Tournai et à Bapaume, les clous à Tournai, Antoing, Douai, Mortagne, Lallaing, Bapaume et Péronne, les pelles et fourches à Tournai, les cloches à Tournai et Antoing.

Le grand centre de redistribution des produits métallurgiques est Tournai. Les objets y arrivent des régions liégeoises et préardennaises, soit par la Haine, soit par la route. De Tournai, ils sont diffusés vers l'aval du réseau scaldien, soit vers

l'amont. Les armes en fer, offensives ou défensives, suivent les mêmes chemins. À proximité de Tournai, à Antoing, située au confluent de l'Escaut et de la Haine, sont signalées les cuirasses et les couvertures de fer, et à Tournai, on voit des arçons de selle. Les tarifs mentionnent aussi le heaume à Termonde.

D'autres produits métallurgiques, à destination pacifique, se retrouvent aussi en divers passages ou centres de commerce ; les ferrures de portes, les pincettes etc... à Damme, la limaille de fer et les «meules à engins». À Bapaume, chaudières, chaudrons, poèles, pots et écuelles d'étain semblent signaler un courant venant de Liège, Dinant et Huy. Les batteries de cuivre, les pots de cuivre comme les pots et écuelles d'étain se signalent d'ailleurs aux deux principales portes de sortie à Damme et à Bapaume. A Termonde sont mentionnées des chaudières et, à Lille des cuves pour teinturiers.

En ce qui concerne les produits semi ouvrés régionaux, les tarifs sont riches d'information. Le fer est signalé à Damme comme dans tout le réseau scaldien, de Gand à Douai ainsi que dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, au Quesnoy et à Maubeuge et ensuite à Bapaume. L'acier est connu à Gand, Audenarde, Rupelmonde, Bavay, Douai, Lallaing, Lille, Bapaume et Péronne.

Le cuivre se signale dans les tonlieux de Cambrai, Douai, le long de l'Escaut et de la Scarpe, à Bavay, à Maubeuge, Péronne. L'airain ne se décele qu'à Douai, Bavay et Maubeuge, l'étain à Damme, sur l'Escaut, la Scarpe, au Quesnoy, à Bapaume et à Péronne.

La plupart des métaux peuvent être ainsi suivis à travers tous les anciens Pays-Bas, mais l'intensité est beaucoup plus forte entre Sambre-et-Meuse et dans le cours supérieur de l'Escaut d'Antoing et Tournai jusqu'à Damme. La dispersion apparente permet cependant de voir les chemins de la mer : soit par Damme, sans qu'il soit toujours possible de préciser s'il s'agit d'importation ou d'exportation, soit par Gravelines, pour le plomb, l'étain et le cuivre, et les routes terrestres en liaison avec la région mosane et ses marges, pour le fer et «l'acier». Ce sont là des métaux qui ont déjà subi une première transformation : le fer qui se présente sous forme de lingots et l'acier, qui provient du fer recuit et rebattu plusieurs fois. Les harpons sont signalés dans le tonlieu de Gand de 1271 (47).

3. Bois, charbon de terre et produits divers

Un artisanat de boisellerie et de vannerie et la construction de navires se révèlent près de Douai et de Cambrai. Avec les osiers à Douai, la vannerie à Lallaing et à Cambrai, les bancs et les cuves à foulon à Lallaing, les escuelles en

(47) Cf. *supra*, n. 42, 43, 8 ; pour les armes, cf. Cl. GAIER, *L'industrie et le commerce des armes ... de la fin du XIII^e à la fin du XV^e siècle*, Liège, 1973.

bois, les huches, les chaises, les nattes, les baquets à pains sont mentionnés à Cambrai puis le long de l'Escaut et à Damme. La met ou pétrin est connue à Antoing et à Cambrai. Plus élaboré, le buffet se signale à Antoing et à Audenarde. Cambrai semble être l'un des grands centres de redistribution des produits fabriqués. Mais à Cambrai comme le long de la Scarpe à partir de Douai, le long de l'Escaut jusqu'à Mortagne et à proximité de la forêt de Mormal et des forêts pré-ardennaises, les tarifs mentionnent souvent la matière première sous forme de planches, de poutres, de lattes, de raies et de «mairiens». Mais ces matières premières et ces objets fabriqués ne semblent pas être l'objet d'un fort courant d'exportation. On ne les trouve pas dans les tarifs de Bapaume et de Péronne. La plus grande partie reste dans le cadre du commerce des anciens Pays-Bas. Le bois à brûler est particulièrement signalé à Maubeuge et au Quesnoy. Il est probable qu'on trouve là, trace du bois de chauffage venu des forêts orientales et destiné aux grandes cités ⁽⁴⁸⁾.

Autre produit combustible, le charbon de terre se repère dans deux zones distinctes. D'abord, à partir de la Haine qui amène le charbon de terre de la région de Mons-Quaregnon où le comte de Hainaut, les abbayes charbonnières de Saint-Ghislain et de Saint-Denis en Broqueroie et le chapitre Sainte-Waudru de Mons développent les extractions dès la fin du XIII^e siècle ⁽⁴⁹⁾, on peut le suivre à Antoing, Douai, Montigny, Lallaing et Hasnon par la voie fluviale et à Bavay et au Quesnoy par la route terrestre. La seconde zone concerne Termonde et Audenarde. Mais les textes ne précisent pas l'origine. Est-ce du charbon qui descend l'Escaut en venant de la Haine ? Vient-il de la région de Liège ou d'Angleterre ? Dans ces derniers cas, il aurait été signalé à Rupelmonde. Il semble plus conforme à la géographie fluviale de voir une descente le long de l'Escaut du charbon venu de la région de Mons grâce à la Haine. Toutefois, la présence d'une nef sur la Meuse à Gand en 1271 ne permet pas d'exclure systématiquement le charbon venu de Liège par la Meuse et le delta. Deux régions de tourbières se signalent aussi : celle du Zwin dans le tarif de Damme et celle de la Scarpe à Escarpel.

Les matériaux de construction circulent surtout sur le réseau Scarpe-Escaut : le marbre et la pierre sauvage crue à Tournai, Lallaing et Hasnon, la pierre taillée à Tournai, à Termonde, Lallaing et Hasnon, le grès à Termonde. Les carrières de pierre bleue du Tournaisis, celles de marbre de la région pré-ardennaise et celles

(48) Pour les références, on se reportera *supra* n. 35 à 43.

(49) M. REVELARD, «Note sur les droits de charbonnage de l'abbaye de Saint-Denis-en-Broqueroie», *Hommage au Professeur P. Bonenfant*, Bruxelles, 1965, p. 335-340 et G. SIVERY, *Structures ...*, *op. cit.*, t. I, p. 122.

de calcaire du sud de Douai et de Lallaing se font ainsi connaître. La glue est citée à Lallaing, le sable à Mortagne et à Lille, les tuiles à Gand, Lille et Termonde, l'ardoise à Gand et Lallaing. Comme l'ardoise n'est pas signalée dans les tarifs de Bapaume ni de Péronne, il faut, semble-t-il, y voir une importation directe des Ardennes.

Voici quelques taxes diverses. Le tonlieu de Gand de 1271 en signale une sur des verrières, et celui de Bapaume en 1202 des croix de Limoges. Le tarif de Damme de 1252 cite de la paccotille et des «flottes» de liège. Toutes les suppositions d'origine sont possibles pour la paccotille mais le liège importé dans le Zwin prouve une fois de plus l'arrivée par voie de mer d'un produit méridional. Papier et parchemin arrivent par Péronne. Les avoirs de poids (épices, etc...) arrivent bien par le sud (Péronne et Bapaume) et se dispersent le long de la Scarpe, de l'Escaut, de la Deule. Ils sont aussi signalés à Bavay et à Maubeuge mais ils viennent par une voie terrestre, soit par les vallées du Rhône et de la Saône puis par la Champagne, soit par Paris. Il faut aussi remarquer qu'à Péronne une taxe est perçue sur les gens qui vont en pèlerinage ou en voyage et même à Tournai, au XII^e siècle, un tonlieu fixe une taxe sur les serfs, sur les serves, et sur les «mes-kines» ou servantes⁽⁵⁰⁾.

4. Les tonlieux et l'activité textile

Matières premières, produits semi-ouvrés et produits finis de l'industrie textile tiennent une grande place. Ce n'est pas étonnant. En ce qui concerne les matières premières, la laine locale tient une place non négligeable. Certes, la plupart des tonlieux signalent la laine sans autre précision. Rarement, la laine anglaise est citée d'une manière explicite. Le tonlieu de Cambrai, antérieur à 1271, mentionne la «palis», une catégorie de laine anglaise. Mais le tonlieu de Lille antérieur à 1250 ne mentionne pas de laine anglaise. On ne peut donc préciser avec ces tonlieux la part relative de la laine d'Outre-Manche et de la laine locale qui était utilisée en grande quantité dès le XIII^e siècle, avant même la querelle anglo-flamande de 1270-1274. Si la provenance exacte est rarement indiquée, diverses catégories de laine sont au contraire minutieusement signalées : bourres, laines grossières, débris de laine à Gand, Lille et Damme. Le fait de les trouver à Damme pose problème puisqu'il n'est pas précisé s'il s'agit d'importation ou d'exportation. Les tontures et les forces, laines de deuxième catégorie sont mentionnées à Lille et à Bruges. Les peaux de mouton que l'on remarque dans le tonlieu de Lille y signalent l'activité du délainage.

(50) Cf. *supra* n. 7 et 8.

Soie et tissus de soie viennent par la route terrestre, à Bapaume et à Péronne. Le coton n'est pas un inconnu. On le trouve dans le tarif de Damme de 1252 comme dans celui de Valenciennes (1265-1285) de Bapaume (1202) et de Péronne⁽⁵¹⁾, c'est-à-dire à toutes les extrémités des circuits, tant terrestres que maritimes. L'alun est fréquemment cité dans les ports maritimes ou fluviaux, comme dans les villes drapantes : Lille, Bruges etc... Parmi les colorants, les produits régionaux sont mentionnés dans les zones de production (guède et garance au Quesnoy) et dans les cités textiles. Leur présence dans le réseau de l'Escaut méridional comme dans celui de la Scarpe peut signaler l'arrivée de la guède et garance de Picardie ou de régions plus lointaines. Les colorants orientaux figurent en bonne place : le rouge d'Andrinople à Damme, la graine à Antoing, Gand et Bapaume ; le brésil à Bapaume, Termonde, Lille, Péronne. La cendre ferrée ou «flueches», produit de la région, utilisée pour fixer les colorants, est mentionnée à Damme et sur l'Escaut, à Termonde etc... et l'écorce à Valenciennes, Antoing, Douai, et à Damme et sur la Scarpe. Graisse «onnie», donc non alimentaire, et beurre «onnie» sont signalés à Valenciennes et dans d'autres cités drapantes.

Des produits semi-ouvrés sont importés. C'est ainsi que la laine espagnole fait son apparition dans la draperie des anciens Pays-Bas avec les filaches de Castille, les filaches pour serges de Navarre et de Gascogne et dans le tonlieu du Quesnoy, les filés d'Espagne⁽⁵²⁾. D'autres produits semi-ouvrés viennent de France comme les fils de Meaux pour faire des cordes. On voit aussi des fils d'étoupe à Damme.

Le chanvre est signalé à Tournai, les fils de chanvre au Quesnoy, à Bapaume et à Péronne. Le lin à Bapaume et à Péronne, les fils de lin à Bapaume, les graines de lin et de chanvre à Cambrai et à Péronne. Les tarifs s'occupent de quelques outils : les cuves à foulon, les forces ou grands ciseaux plats du tondeur, les peignes de laine à Péronne et Douai, les «cos» ou peignes à Bapaume.

Dans les grands tonlieux l'origine des draps est parfois signalée : par exemple, à Lille, en 1250, les draps de Valenciennes, Arras et Douai doivent 8 d. et le «toursiel» ou ballot de draps qui vient de Bruges ou de Gand, 4 d. À Valenciennes, à la fois ville drapante et lieu de départ de la route terrestre d'exportation, les draps de Wasmuel, Lille, Tournai, Werwick, Poperingue, et Bruxelles ainsi que des draps d'or sont mentionnés dans le tonlieu rédigé entre 1265 et 1285. À Bapaume, en 1202, passent en transit les draps de Bruges, Lille, Ypres, Arras, Saint-Omer, les draps de Flandre et de France ainsi que des draps de retour. Des étoffes sont signalées sans autre précision avec les tilles ou pièces d'étoffes à Lille, des bouges ou ballots de draps. Mais à Tournai les ostades ou étoffes de laine fine paient la

(51) Cf. *supra* n. 17, 37, 8.

(52) Cf. *supra* n. 43 (Le Quesnoy).

taxe et, à Termonde, l'anglisé peut signifier de drap fait à la mode anglaise ou au contraire des draps anglais. Si cette dernière solution était la bonne, on serait ainsi en présence d'un courant d'importation de draps anglais dès 1271 au moins.

Beaucoup de tonlieux citent les vieux draps qui sont d'ailleurs bien présents dans les divers courants d'exportation à Damme, à Termonde, à Péronne et à Bapaume. Dans ces deux derniers postes de sortie on parle de vieille friperie. Habituellement, l'expression friperie ou vieux draps est prise au sens strict de draps usagés. Cette interprétation est compréhensible car les bons draps de laine étaient résistants et pouvaient être exportés après un premier usage. Toutefois, l'ampleur que revêt cette forme de commerce ne manque pas de poser un problème. N'est-il pas possible d'envisager une exportation des draps, non seulement de seconde main, mais aussi de second choix ? La réputation de la draperie d'une ville exigeait un drap impeccable. Seul le produit de qualité recevait le sceau de la ville attribué après un minutieux examen des eswards ou inspecteurs. Un certain nombre de draps étaient ainsi éliminés. Que devenaient-ils ? Étaient-ils toujours détruits ? Leur assimilation à des draps usagés évitait tout ennui, et finalement permettait l'exportation sans risquer de nuire à la réputation des bons draps. L'utilisation de l'expression «vieille friperie» suggère même la distinction entre la friperie ordinaire et serait liée à la revente de draps de seconde main après un premier usage.

La même remarque vaut aussi pour les vieilles toiles signalées à l'exportation dans le tonlieu de Damme. Les toiles neuves sont davantage mentionnées. On les trouve dans les tarifs de Tournai, Antoing, Audenarde, Gand, Termonde, Mortagne et dans celui du Quesnoy. À Damme, les toiles dures sont distinguées des toiles communes. À Cambrai et à Courtrai, il y a des toiles communes assez rudes et des draps de lin. À côté des sacs de chanvre (sacs de grains, sacs pour les fruits, les oignons) on trouve des sacs de lin à Saint-Amand. Parmi les autres catégories de produits finis, citons les draps de soie importés par Bapaume et Péronne, les taffetas et la tiretaine à Tournai, le couil ou tissu de coton à Bapaume en 1202, les draps de surcôt à Tournai et à Péronne, la futaine, drap mêlé de laine et de coton à Tournai, Lille, Bapaume et Péronne.

Les tarifs mentionnent des habits qui sont donc objets de commerce avec les braies et les cappes à Messines. Les cottes de Bruges figurent même dans les produits exportés. Le «prêt à porter» n'était pas inconnu.

Les tapis sont cités à Messines et à Bapaume et les objets de literie (plumes, matelas, coussins et oreillers) à Tournai, Termonde, Lille, Mortagne, Bruges, Péronne et à Maubeuge. La présence du péage de Péronne dans cette liste fait penser à un courant d'exportation. C'est aussi à Péronne que les chapeaux de feutre sont signalés. Mentionnons encore la mulquinerie à Tournai, la mercerie à Cambrai, Tournai et Damme, les cables à Damme et les cordes à Antoing.

Enfin, les tarifs enregistrent aussi la vente de bateaux neufs sur la Scarpe, dans la région de Douai et à Damme, celle du levier à Messines et des cuillers à Bruges comme à Bapaume.

*
**

Une dissociation est nette. Matières premières et vivres figurent beaucoup plus dans les courants d'importation. Au contraire, rares sont les produits fabriqués importés et beaucoup plus nombreux sont ceux qui sont exportés. Une telle constatation contribue à définir le bassin scaldien et ses annexes comme une région où le secteur secondaire est très développé dès le début du XIII^e siècle⁽⁵³⁾. L'apparition vers 1270 de produits demi-finis (filés espagnols notamment) montre la nécessité de trouver des matières premières, précisément quand la laine anglaise vient à manquer. A. Verhulst a montré que les laines locales étaient aussi fort utilisées⁽⁵⁴⁾. On savait certes depuis longtemps que la Flandre et les principautés voisines étaient un grand centre de transformation. Les tonlieux apportent une confirmation supplémentaire. La documentation nous laisse parfois sur notre faim. On ne peut toujours affirmer si tel produit figure à l'exportation ou à l'importation. Il est certain que les portes de Bapaume, Valenciennes, Cambrai, Saint-Omer et Gravelines, et même celles de Damme et Gand, n'ont pas un rôle négligeable vers 1250. Mais surtout, pour Damme et Bruges, ce n'est pas encore – et de loin – le succès décisif.

L'évolution qui se dessine à partir de la fin du XII^e siècle, peut être mieux suivie grâce à l'étude approfondie de quelques tonlieux⁽⁵⁵⁾.

(53) Cf. *supra* n. 48 ; G. ESPINAS, *op. cit.* ; H. LAURENT, *op. cit.* ; Ch. VERLINDEN, «Marchands ou tisserands ? À propos des origines urbaines», *Annales E. S.C.*, 1972, p. 396-406 ; G. DE POERCK, *La draperie médiévale en Flandre et en Artois : technique et terminologie*, Bruges, 1951.

(54) A. VERHULST, «La laine indigène dans les anciens Pays-Bas entre le XII^e et le XVII^e siècle», *Revue Historique*, oct.-déc. 1972, p. 281-322 et J. HEERS, «La mode et les marchés de draps de laine», *Annales E.S.C.*, 1972, p. 1093-1117.

(55) Cet article ne prétend pas examiner tous les tonlieux du bassin scaldien : ce n'était pas possible dans un cadre restreint ; pour des compléments, on peut se reporter à R. DOEHAERD, «Le tonlieu d'Arras», dans *Mémoires de l'Académie d'Arras*, t. II-III, 1943-45, p. 27-74 et comptes du tonlieu d'Anvers (1365-1404), Bruxelles, 1947 ; pour les tonlieux de Mons et de Binche, L. DEVILLERS, *op. cit.*, t. I, p. 18 sq., 121 sq. ; pour le tarif de Genappe, P. DIVAEUS, *Annales Lovanienses*, Louvain, 1957, p. 7, G. DESPY-L. ZYLBERGELD, «Jodoigne ou Genappe. Sur une charte de franchises d'Henri I^{er} de Brabant (1211)», *Annales Soc. archéo. Nivelles*, 1968, p. 30 ; la circulation et le tarif dans le réseau mosan ont fait l'objet de riches études, cf. M.-L. FANCHAMPS, «Études sur les tonlieux de la Meuse moyenne du VIII^e s. au XIV^e s.», *Le Moyen Age*, 1964, p. 205-264 ; M.-A. ARNOULD, «La navigation ancienne de la Sambre», *Mélanges F. Rousseau*, Bruxelles, 1958, p. 63-64 ;

III. LES ENSEIGNEMENTS DE QUELQUES TONLIEUX : TYPOLOGIE ÉVOLUTIVE ET CONCURRENTIELLE DES VILLES

1. *Le tonlieu de Gand de 1199 et celui du milieu du XIII^e siècle* ⁽⁵⁶⁾. *Ports complémentaires ou rivaux du Bas-Escaut ?*

L'ampleur et la précision plus grande du tonlieu de 1271 avec l'énumération de 64 marchandises ne sont pas les seules différences qui le distinguent de celui de 1199 avec ses 28 produits. Certes, dès que le trafic devient plus considérable, de nouveaux produits et une énumération distincte de marchandises jusqu'alors englobées dans une dénomination générale se signalent. Mais il peut y avoir des inversions. C'est ainsi que le tonlieu de 1199 est beaucoup plus développé sur le chapitre des poissons : moules, saumon, perches etc... Au contraire, celui de 1271, ne les indique plus. La pêche a cessé d'être une activité essentielle de Gand. C'est la même évolution que l'on peut suivre ensuite à Damme où le tonlieu de 1252 signale encore une fort grande activité du port de pêche et à Dunkerque un siècle plus tard. La pêche constitue un excellent lancement pour l'activité portuaire. Puis, des marchandises de plus en plus diverses prennent le relais. Le sel, inconnu dans le tarif de 1199 à Gand, est cité en 1271. Au poivre, déjà mentionné à la fin du XII^e siècle, s'ajoutent en 1271, d'autres produits méditerranéens (amandes, figues, raisins) sans que l'on puisse déterminer de manière indiscutable la voie d'accès, par la voie rhénane, par la descente de l'Escaut ou au contraire par la mer et la remontée du fleuve. Toutefois, les investissements considérables signalés à Gand à partir de 1270 environ, quand des centres anciens et nouveaux commencent à prendre des dispositions pour sortir de la première grande crise de l'économie nouvelle, permettent de supposer un véritable essor du secteur maritime dans l'activité portuaire gantoise.

Céréales, légumes et fruits se signalent en masse en 1271 et témoignent surtout de l'accroissement de la ville. Cire, saindoux et suif, énumérés seulement en 1271, indiquent une arrivée régulière des navires hanséatiques. Laine et draps, à peine

dans *Acta Historica Bruxellensia*, t. III, 1974, G. ZOILLER, «Le tonlieu de Visé du x^e au XIII^e s.», p. 7-29 ; G. DESPY-C. BILLIEN, «Les marchands mosans aux foires de Cologne pendant le XII^e siècle», p. 31-61, G. DESPY, C. ROUWEZ, «Le tarif du tonlieu de Couvin de 1258», p. 63-83, G. DESPY, «Tonlieu et marché à Fosses-la-Ville du x^e au XIII^e s.», p. 85-100 ; pour des tarifs de l'Entre-Sambre et Meuse, L. GENICOT-R.-M. ALLARD, *Sources du droit rural du quartier d'Entre-Sambre-et-Meuse*, t. I, Bruxelles, 1968, p. 344-380 ; pour la Haine, cf. R. DOEHAERD, «Deux textes ...», *B.C. Royale d'Histoire*, t. CVI, 1941, p. 341-345 ; G. DESPY a posé le problème des règles d'édition, «Pour un corpus ...», *Acta His. Bruxel.*, t. II, 1970, p. 253-287.

(56) Cf. *supra* n. 25 (1199) et n. 40 (1271).

cités en 1199, sont devenus un élément majeur du négoce en 1271. La fonction industrielle de Gand s'affirme. Matières premières (laine, chanvre), produits tinctoriaux (garance, graine), fixatifs (bois de brésol, alun) produits finis et demi-finis sont mentionnés en grand nombre. Bois et matériaux de constructions sont enregistrés dans les deux tonlieux. Dès la fin du XII^e siècle, la fièvre de construction caractérisait Gand. On la retrouve dans tout le XIII^e siècle.

Plusieurs centres de péages se signalent à Gand. C'est ainsi que le tonlieu de l'abbaye Saint-Pierre concerne surtout les grains et le sel. Les diverses dominations, comtales, seigneuriales ou urbaines se sont partagées les revenus du transit et du négoce, parfois même selon la nature des produits.

Une fois de plus l'action du pouvoir comtal s'exerce en faveur du commerce et de la liberté de navigation. En 1199, le comte de Flandre Baudouin IX, avec le conseil des hommes prudents de la terre, spécialistes des affaires commerciales, veut mettre fin aux exactions des «tonliaires» gantois qui profitent des privilèges accordés par ses prédécesseurs. Les divers péages sont rappelés : le tonlieu de la porte de Brabant, ceux de l'enceinte fortifiée, du seigneur Wasselain, de la porte de Tronchiennes et du seigneur de Rhodes.

*
**

Mais Gand n'est pas le seul port de cette portion du Bas-Escaut. On se trouve en présence d'un complexe portuaire. Des problèmes se posent entre les divers ports, plus ou moins satellites et complémentaires de Gand qui risquent de devenir ses rivaux. Encore une fois, le comte de Flandre veut éviter les heurts et arbitre. C'est ainsi qu'en 1199, Baudouin IX rend public le tonlieu de Termonde qui concerne les bourgeois de Gand et fixe le tarif qu'ils doivent payer. La spécialisation des fonctions calme certaines oppositions. Le tonlieu de Termonde de 1271 montre que la grande pêche maritime a quitté Gand et que Termonde a pris sa succession dans ce domaine. Mais Termonde est aussi un port de transit pour d'autres marchandises alimentaires ou exotiques. La plupart des produits signalés dans le tonlieu de Gand-Saint-Bavon de 1271 se retrouvent à Termonde. Ainsi se pose une nouvelle fois le problème de l'arrivée par la voie maritime ou par la voie terrestre. Le houblon du tonlieu gantois de 1199 signale une arrivée par mer. Mais le charbon de terre du péage de Rupelmonde est-il vraiment du charbon anglais ? Les draps qui viennent pour une part des centres textiles brabançons au début de leur essor sont partiellement exportés. Le tonlieu de Termonde de 1199 ne signalait que de rares produits : sel, vins, fils⁽⁵⁷⁾. À la fin du XII^e siècle, Gand, Ter-

(57) L.-A. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. III, p. 245-248 : ce tarif ne s'intéresse pratiquement qu'à deux marchandises (sel et vins) et précise surtout les conditions de perception (le

monde, Rupelmonde montrent que le grand commerce s'éveille dans le cours aval de l'Escaut mais l'activité fluviale liée à l'amont de l'Escaut l'emporte encore. Néanmoins, elle va de plus en plus vers le nord et rencontre déjà les navires venus de la mer.

La fonction portuaire maritime grandit au siècle suivant. Ce n'est d'ailleurs pas sans efforts pour lutter contre la concurrence du Zwin ou contre celle des autres ports de l'Escaut inférieur. La volonté de favoriser le commerce est indiscutable. À Gand, de 1199 à 1271, se perçoit la volonté de stabiliser les taxes. Il y a même des baisses de tarif. Au péage de Rhodes en 1199, les navires chargés descendant ou allant vers l'amont paient 32 deniers. Ce tarif est maintenu en 1271. Évidemment, on peut penser qu'il s'agit d'une taxe fixée une fois pour toutes, comme pour beaucoup de redevances rurales. Il n'en est rien puisque d'autres taxes baissent. En 1271, à Gand, dans l'enceinte, le sac de laine paie 2 d. et une maille, mais en 1119, l'étranger devait payer 4 d. et le Gantois 2 d. Pour le sac de laine qui n'était pas pesé, l'étranger devait 2 d. et le Gantois 1 d. Autrement dit, le tarif est simplifié au cours du ^{xiii}^e siècle et l'unification des tarifs se fait, non sur le taux le plus élevé, mais sur celui qui est très proche du niveau inférieur. Peut-être, tout compte fait, est-il préférable de voir une baisse réelle, car, en 1271, toute la laine devait être pesée. Les privilèges des négociants gantois ont été supprimés et les «étrangers» ne sont plus pénalisés. C'est une incitation indiscutable pour le grand commerce. On veut aussi attirer les marchands des autres pays.

L'aspect concurrentiel n'est pas absent. À Termonde, en 1271, les marchands de la Tamise, c'est-à-dire les Anglais, comme ceux de Rupelmonde, ne doivent rien pour leurs marchandises, mais seulement 4 deniers pour leur nef, grande ou petite. C'est un véritable essai de capture de trafic. Termonde avantage ici de manière considérable les négociants anglais ou ceux de Rupelmonde qui pouvaient atteindre Gand ou le reste du bassin scaldien par d'autres moyens. En effet, la jonction entre Gand et le Zwin par le canal de la Lieve permettait d'éviter le passage par le Bas-Escaut. D'ailleurs, les marchands de Rupelmonde et ceux du Brabant en général désirant aller en Angleterre ou en mer Baltique pouvaient faire le détour par Gand.

La concurrence des tarifs est parfois très habile. À Rupelmonde, l'escarpoise gantoise (type de navire fabriqué dans les ateliers de la Scarpe) vide ou chargée,

percepteur du tonlieu doit être prêt de jour et de nuit ; le cas du navire qui descend de Gand est examiné, comme celui du marchand qui vient de l'Empire par la route ou même de la Flandre par la route ; le bourgeois de Gand ne paie que pour ses marchandises s'il appartient à la Hanse de Gand, mais les autres doivent le tarif pour le navire et pour les marchandises transportées) ; pour Dunkerque, St. CURVEILLER, *Dunkerque au Moyen Age*, mém. maîtrise, dact. Lille, 1977.

paie 15 d. à la montée et 20 d. en allant vers l'aval. On devine le motif de cette disparité. Le bateau venant de Gand et arrivant à Rupelmonde est utilisé par un négociant qui a déjà choisi au départ de Gand le passage par les bouches de l'Escaut. Il peut d'ailleurs y être plus ou moins forcé par l'intérêt d'un trajet plus court s'il se dirige vers les régions baltiques. Au contraire, le marin gantois en trafic dans la Mer du Nord occidentale et venant d'Angleterre peut choisir entre le Zwin et l'Escaut pour retourner à son port d'attache. Un tarif préférentiel peut influencer sa détermination. Telle est la seule explication plausible de la différence de tarif à la montée ou à la descente. Ce qui laisse d'ailleurs supposer que le navire gantois partant vers l'Angleterre passait par le Zwin et que le choix ne se posait qu'au retour. La coghe hanséatique ne peut être tentée de faire le crochet par Damme et paie 20 deniers dans les deux sens. C'est une nouvelle preuve que la tentative de capture de trafic concerne avant tout celui de la Mer du Nord occidentale. En outre, à Termonde, les marchands de laine de Cologne, Liège, Huy et Dinant ne doivent que 2 d. et une maille tandis que les autres négociants sont taxés pour 5 d. Un avantage considérable est ainsi donné aux marchands de laine des régions mosanes et rhénanes pour les attirer par la Rupel ou sur la route qui conduit à l'Escaut par Termonde. La volonté de capter le trafic est indiscutable. D'autres différences de tarifs sont beaucoup plus liés à l'industrialisation et à la spécialisation d'une ville. Par exemple, la nef de guède est taxée en plusieurs endroits dans son parcours scaldien mais, à Gand, grand centre textile, c'est la cuve de guède qui doit la taxe. On y décharge en effet le bateau et la guède est vendue en plus petites portions ⁽⁵⁸⁾.

2. Les tonlieux de Tournai

Si les tonlieux de Gand, échelonnés dans le temps, signalent une ville en expansion, notamment en ses deux fonctions principales, la fonction portuaire et celle qui concerne la draperie, les tarifs des péages de Tournai révèlent une ville qui plafonne après la grande crise du début de la seconde moitié du XIII^e siècle. Le nombre des produits taxés (62 dans le tarif I, rédigé dans la seconde moitié du XII^e siècle ; 60 dans le Tarif II, celui de 1285) n'est pas seul en cause. On sait en effet

(58) Cf. *supra*, n. 25, 40, 42 ; pour la croissance de l'économie, cf. G. FOURQUIN, *Histoire économique ...*, *op. cit.*, p. 105 sq. et *Histoire économique et sociale du monde*, t. I, p. 177 sq. ; pour le XIII^e siècle, cf. L. GENICOT, *Le XIII^e siècle européen*, Paris, 1963, p. 73 ; la ville de Gand s'efforce de défendre ses positions commerciales : en 1332 encore, elle entretient à ses frais la route de Senlis et Paris, H. PIRENNE, *Histoire économique et sociale du Moyen Age*, Paris, 1963, p. 73 ; J. HEERS a examiné un péage routier sur la route de Flandre «Fiscalité et politique : le péage de Crépy-en-Valois et le conflit Orléans-Bourgogne (1393-1398)», *Studi ... MELIS*, 1978, t. II, p. 385-430.

que l'essor médiéval de Tournai s'arrête vers la fin du ^{xiii}^e siècle, mais la crise l'a profondément touchée. Elle s'efforce d'en pallier les inconvénients en développant les innovations techniques de la nouvelle draperie mises au point à Maubeuge. Mais son rattachement au domaine royal l'isole des autres cités drapantes de l'ancienne Hanse des XVII villes et la cité scaldienne souffre de l'essor de sa voisine, Lille. En fait, le tonlieu de 1285 signale déjà les difficultés tournaisiennes.

Précisons toutefois que le niveau du tarif II est supérieur à celui du premier. Les techniques fiscales et commerciales sont en progrès. Tant sur les routes d'accès que sur le fleuve, la précision des lieux de péage est plus grande : elle dénote le souci de délimiter les droits des chanoines et de la commune. Le nombre des produits de la draperie est aussi plus grand dans le tarif II et confirme que Tournai utilise des procédés connus ailleurs tels que le scellage des draps. L'essor de la première moitié du ^{xiii}^e siècle n'exclut nullement les effets de la crise générale qui, de 1260 à 1280 environ, frappe le grand axe économique de l'époque, celui qui joint le bassin scaldien à l'Asie occidentale. Ses conséquences sont plus sensibles à Tournai et à Douai qu'ailleurs puisque la reprise ne s'est pas faite aussi nettement qu'à Bruges, Lille, Ypres ou Gand par exemple. Mais le tonlieu de 1285 porte encore les traces de la prospérité antérieure et montre qu'une draperie se maintient à Tournai et que les cargaisons de draps continuent à passer par le fleuve. D'autre part, en 1285, les chanoines s'intéressent moins qu'autrefois au passage des chariots. Se décèle peut être ainsi la capture d'une plus grande part du trafic routier par Valenciennes qui, en cette fin du ^{xiii}^e siècle, est le principal point de rupture de charge. La scission progressive entre Hainaut et Flandre aurait fait encore davantage souffrir Tournai.

Dans le tarif de la période 1150-1200, les ventes de serfs étaient taxées. Il n'est plus question d'une telle redevance dans le second tonlieu. Mais les lignages de serfs existaient encore en cette fin du ^{xiii}^e siècle. Ces serfs sont même avantagés. Ils ne doivent rien s'ils ont seulement un étalage d'une maille dans la halle. Mais ils paient la taxe s'ils disposent de plusieurs étalages. L'accession des serfs au négoce est donc favorisée. Toutefois, dès qu'ils prospèrent, ils doivent les taxes comme les autres marchands.

Les rivalités des percepteurs de péage tournaisiens entraînent une grande précision des droits. Le chapitre cathédral de Tournai est co-seigneur avec l'évêque. Le droit des chanoines est limité à la rive gauche de l'Escaut (rive française). «L'église» tournaisienne, c'est-à-dire le pouvoir épiscopal, est seigneur de la rive droite impériale. On rappelle l'interdiction de toute manifestation commerciale susceptible de nuire à l'activité de la rive gauche où se logent la halle et le quartier de négoce le plus réputé. Se dessine ce qui est devenu le principal obstacle à son essor : Tournai, à la fois ville française et ville impériale, ne profite plus de cette situation. De plus en plus soumise aux rois de France et au bailli de Vermandois,

Tournai devient dans les faits un bastion avancé du domaine royal. Son rôle politique et militaire grandit au détriment de ses fonctions industrielles et commerciales. Flandre et Hainaut préfèrent développer leurs cités. Gand, Lille et Valenciennes s'emparent de quelques-unes des dépouilles tournaisiennes.

Tournai essaie cependant de se défendre dans la compétition. Certains taux de perception baissent au cours du ^{xiii}^e siècle. Vers 1200, un drap est taxé de la manière suivante : le vendeur comme l'acheteur doivent un denier. En 1285, l'acheteur doit toujours un denier, mais le vendeur ne verse plus qu'une maille. Le souci de ne pas entraver le commerce des bestiaux se voit aussi. La taxe reste d'un denier pendant tout le siècle pour la vente d'un taureau, d'une brebis, d'un mouton, d'un bouc ou d'un âne. Acheteur et vendeur doivent payer chacun la moitié de la taxe. À Tournai comme à Gand, la stabilité et parfois même la baisse de certaines taxes montrent que l'essor du ^{xiii}^e siècle n'a pas fait fi d'une aide apportée au négoce sous la forme d'une moins forte pression fiscale. Il reste qu'à Tournai, les hommes du négoce étaient plus ou moins bridés dans leurs activités par la situation politique particulière de la ville et par l'emprise ecclésiastique très forte. Vers 1200, les chanoines font figurer dans leur tonlieu seulement des postes de perception urbains ; en 1285, ils y ajoutent des postes de transit et de vente dans la banlieue. C'est un témoignage de l'extension de la ville : c'est aussi la preuve que la chapitre refuse d'abdiquer ses droits. Marchands et échevins de la ville doivent conserver le tonlieu qui appartient aux chanoines ⁽⁵⁹⁾.

3. Les tonlieux cambrésiens

L'autre ville épiscopale de l'Escaut, Cambrai, possède deux tonlieux pour le ^{xiii}^e siècle. À côté de la draperie, prend place un artisanat spécialisé dans le travail du bois, dans la « charonnerie » et dans la « porterie ». C'est le tarif du tonlieu de l'évêque de Cambrai qui mentionne les produits de l'artisanat local tandis que celui de l'abbaye du Saint-Sépulcre est beaucoup plus rural. En effet, la ville de Cambrai était partagée entre quatre échevinages : la cité autour de la cathédrale, l'échevinage de l'abbaye du Saint-Sépulcre, celui du chapitre Saint-Géry et celui du marché bourgeois. Mais les tonlieux du marché et de Saint-Géry ne sont pas connus pour le ^{xiii}^e siècle : c'est ce qui explique la disparition du tarif pour les produits de la draperie cambrésienne. Seule, la laine est citée ⁽⁶⁰⁾.

*
**

(59) R. ROLLANT, *op. cit.* ; J. GODARD), *Édition critique du règlement de la draperie de Maubeuge*, thèse de 3^e cycle, dact. Lille, 1970.

(60) E. PERROY et N. DUPIRE, *op. cit.*

Concurrence et rivalités sont partout présentes le long de l'Escaut et dans le bassin scaldien. Un tel trafic ne manque pas de susciter des convoitises. On les voit au niveau des percepteurs de tonlieux dans les villes. Les exemples de Cambrai, Tournai et Gand étaient les plus significatifs. On le décèle aussi dans le désir d'attirer le trafic. Les efforts des ports de l'Escaut inférieur le montraient. Il en est de même pour les Lillois qui investissent un peu avant 1242 pour améliorer les liaisons de leur ville avec la Lys par la Basse-Deule. Ils font construire trois écluses ou rabats entre Lille et Deulémont. Le pouvoir comtal donne l'autorisation. Pour récupérer les sommes avancées et pour payer l'entretien, des perceptions de taxes sont prévues. Les percepteurs sont au nombre de trois : un homme du comte, un homme des échevins et un homme des marchands lillois. Mais les redevances pour le passage ont été fixées à un niveau trop élevé et des marchands ont cessé d'emprunter la Basse-Deule. Décision est prise de baisser les tarifs. Au lieu des 8 d. pour le muid de blé avant 1242, on descend à 4 d. en 1242. Comme cela ne ramène pas le trafic, on n'en demande plus que 3 d. ; pour le muid de farine, on passe de 6 d. à 4 d. une obole et pour les vaches de 4 à 2 deniers etc... On espère ainsi que les marchands vont abandonner la route terrestre pour remettre les marchandises sur les bateaux. Mais il faut aussi satisfaire les «clients» de la voie d'eau pour la facilité des passages. En 1266, un règlement précise que les écluses de Quesnoy-sur-Deule, précédemment ouvertes deux jours par semaine, doivent l'être désormais un jour en hiver et trois jours par semaine à la belle saison, du 24 juin au 30 octobre. Les écluses sont ouvertes pour toutes les nefs «appareillées» et l'éclusier doit bien vérifier si toutes sont passées. Il lui est même enjoint de bien regarder à l'horizon si un bateau ne s'annonce pas dans le lointain avant de refermer le rabat ⁽⁶¹⁾.

De telles dispositions montrent que la concurrence est vive entre les diverses routes. Ici, se repère une rivalité entre la route et la voie d'eau. À Gand, les divers passages vers la mer étaient en cause. Lutttes de tarifs et captures de trafic sont évidentes. Les textes révèlent un examen de la situation économique et les efforts pour capter le trafic ou pour le récupérer. La baisse des tarifs est liée à une politique commerciale bien précise. Les marchands calculent leurs frais et les percepteurs de tonlieux constatent que le succès d'un transit exige parfois des sacrifices sur les prix. Il est préférable d'avoir beaucoup de passages avec une faible taxe que d'exiger de lourdes redevances pour des rares allées et venues. Il faut rentabiliser à tout prix les investissements.

(61) G. SIVÉRY, *Histoire économique de Lille ...*, op. cit., p. 176 ; G. DESPY, *Les tarifs de tonlieux*, op. cit., précise la différence entre tonlieux de transit et droits de passage à une écluse.

IV. LES TYPES DE NAVIRES DANS LE RÉSEAU SCALDIEN

Les tonlieux de l'Escaut et de ses affluents et de la façade maritime septentrionale jointe au réseau scaldien fournissent d'amples renseignements sur les endroits où se fabriquent les navires. Deux zones de chantiers navals sont ainsi connues : celle de la Scarpe, à Douai, Lallaing et peut-être à Hasnon et celle du Zwin, à Damme. Sur la Scarpe, est notamment construit un bateau appelé escarpoise qui peut d'ailleurs affronter la mer du nord. On la trouve dans le Zwin comme dans le Bas-Escaut. Les textes citent aussi une escarpoise gantoise. Mais il se peut qu'il s'agisse d'un bateau armé par des Gantois. D'autres bateaux étaient construits aussi dans la région de Douai. En effet, les tonlieux de Douai et d'Hasnon signalent, sans autre précision, la taxe que doit une nouvelle nef pour «sa bien venue». De même à Lallaing, une taxe de 3 mailles frappe «l'esquine» neuve c'est-à-dire le bateau neuf qui était vraisemblablement une petite embarcation ⁽⁶²⁾. La taxe pour le bateau neuf sorti du chantier de Damme est partagée entre la ville et les seigneurs ⁽⁶³⁾.

De nombreux types de navires circulent dans le bassin scaldien et certains d'entre eux peuvent affronter la mer. La distinction n'est d'ailleurs pas toujours aisée à établir. À Gand, dès 1199, les navires disposant d'un gouvernail d'étambot s'opposent à ceux qui n'en ont pas. Toutefois, le critère n'est pas absolu car les navires avec gouvernail remontent au moins jusqu'à Gand et d'autres bateaux, dont il n'est pas précisé s'ils disposent ou non de gouvernail, comme la coghe hanséatique, en 1271 à Rupelmonde, naviguent en mer ⁽⁶⁴⁾.

(62) L.-A. WARNKOENIG, *op. cit.*, t. II, pour Lallaing, p. 466-467, pour Hasnon, p. 469 ; à Douai, p. 462, vente de navires ; à Douai, se trouve aussi un chantier de démolitions pour les bateaux : c'est seulement à Douai que peuvent être détruits les navires qui d'ailleurs doivent payer la taxe de navigation ou «euwage» de l'année en cours si la démolition ne se fait pas le jour de la Saint-Jean-Baptiste : l'inspection des bateaux se faisait donc vers le 24 juin ou au moins au plus tard à cette date ; des mesures de sécurité étaient prises : il était interdit de charpenter à nouveau à partir d'une ancienne coque et il faut même éloigner de la Scarpe les vieilles planches (p. 461-462) ; à Escarpel, une nouvelle nef doit payer 6 deniers pour son conduit ; en enfin à Douai, si la taxe de navigation n'a pas été payée, le châtelain peut retirer l'hamescot (gouvernail ?) et arrêter la nef : les commanditaires doivent alors une amende de 60 s. (p. 462).

(63) *Ibid.*, t. II, p. 445.

(64) *Ibid.* (Gand, t. III, p. 336, 241 sq. ; t. II, p. 490 (Rupelmonde) ; sur l'origine du gouvernail, mise au point par L. DENOIX et P. ADAM, «Essai sur les raisons du gouvernail d'étambot», *Revue d'histoire économique et sociale*, 1962, p. 90-109 ; le gouvernail d'étambot est bien apparu en Europe du Nord ; le gouvernail axial a pu être connu auparavant, mais l'étambot, pièce de bois implantée dans la quille et permettant de fixer solidement le gouvernail n'était pas connue auparavant ; les auteurs lient la naissance de

Sur la Scarpe, le tarif de Warlaing, distingue la nef de 24 muids et celle de plus de 24 muids. La première est un bateau de 14 à 15 tonneaux et mesure environ 10 mètres de long sur deux de large. L'alévioire circule sur la Scarpe et l'Escaut. À Valenciennes, on distingue l'alévioire de 60 muids, soit 36 tonneaux environ, qui doit 26 d. et l'alévioire de 80 muids soit 48 tonneaux, qui doit 36 d. et se présente un peu comme l'équivalent du cinquième de la péniche mise au point à la fin du XIX^e siècle. Mais l'escarpoise était plus grande que l'alévioire. Malheureusement, son tonnage ne peut être évalué ⁽⁶⁵⁾.

Beaucoup plus variés sont les bateaux signalés à Termonde en 1271. Outre l'Escarpoise, les tarifs signalent le «floscup», bateau conducteur de radeaux, le Dormscip plus petit, la coghe ou navire hanséatique, l'eschute de Louvain qui vient de Bruxelles par la Senne et la Rupel.

À Rupelmonde, en 1271, outre l'Escarpoise de Gand, la coghe, le floscup, et le dormscip avec son gouvernail arrière se signalent une grande nef plate, une barge et une nef appelée Gienner qui a le gouvernail arrière. Mais on y voit aussi l'escute qui vient d'Anvers et une nef anversoise. Anvers apparaît comme un centre d'armement pour les navires qui affrontent la haute mer et ses bateaux jouissent d'un tarif de faveur. Le tarif distingue à Gand, le navire avec un *navigium* qu'un homme tient à la main et le navire possédant un «*navigium*» en fer qui est fixé au navire sans cordes. Autrement dit, d'un côté un navire avec un gouvernail élémentaire, non fixé solidement sur le navire et de l'autre un navire avec un vrai gouvernail d'étambot, pièce de bois implantée dans la quille. Cette indication confirme l'iconographie qui signale l'apparition de ce gouvernail d'étambot vers 1200. On a ici la preuve qu'il existait dès la fin du XII^e siècle. D'ailleurs le navire possédant le nouveau gouvernail doit payer deux deniers tandis que celui qui ne le possède pas n'en doit qu'un. À Gand, en 1199 encore, se repèrent aussi un grand navire dit «Scouda», l'Escarpoise, un bateau, appelé Scuta, grande barque ou

ce gouvernail à l'apparition de la voile carrée moderne : ils estiment d'après l'iconographie, que le gouvernail d'étambot est apparu vers 1200 et qu'il permettait l'équilibre entre le plan de voilure et la dérive : P. ADAM, «Conclusions sur le développement des techniques nautiques médiévales», *ibid.*, 1975, p. 560-567, L. WHITE, *Technologie médiévale et transformations sociales*, Paris, 1969, et «The diffusion of the lateen sail», XII^e congrès d'Histoire des Sciences, Moscou, 1971, LEFÈVRE DES NOETTES, *De la marine antique à la marine moderne*, Paris, G. DE LA ROERIE, «Histoire du gouvernail», *Revue maritime*, 1938 et, pour la navigation maritime en général, M. MOLLAT, P. ADAM, M. BENOIST, M. PERRICHET, *Les sources de l'histoire maritime*, Paris, 1962, J. HEERS, «Types de navires et spécialisations des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Age», *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII^e siècle*, Paris, 1958, p. 107-118.

(65) WARCKOENIG, *op. cit.*, p. 468-469 (Warlaing), 491 (Valenciennes).

chaloupe, le Hobort et le vloscip probablement identique au floscup de Termonde. Ces bateaux paient des taxes variées : le «scouda» doit 12 d., l'Escarpoise et la Scuta 10 d., le hobort 8 d. et le vloscip 6 d. En 1271, le tarif gantois qui signale entre autres des navires dépendant de l'armement de Nieuport et de Damme, ainsi que des nefs de blé de plus de trente muids montre que le gouvernail d'étambot est loin d'équiper tous les navires. Il distingue en effet les bateaux possédant un gouvernail de fer avec cheville ou un gouvernail sans autre précision, de ceux qui disposent seulement d'un gouvernail pendant et de ceux qui sont sans gouvernail ⁽⁶⁶⁾.

À Damme, en 1252, grand centre de pêche, le bateau de pêche qui ne ramène rien ne doit aucune taxe, mais celui qui en transporte doit un denier. La distinction existe entre l'Enware, une chaloupe, qui possède une rame «rétropendante», disposant donc au moins d'une amorce de gouvernail et doit 4 d., et l'Enware qui se contente d'une rame pendant de côté et ne paie que 2 d. La scuta ne doit que 2 d. tandis que l'Escarpoise se voit taxée de 4 d. Enfin, un navire appelé Hegboth doit 4 deniers s'il possède un anneau en fer et seulement 2 d. s'il n'en possède pas ? Cet anneau en fer, connu depuis longtemps, n'est qu'un moyen élémentaire de fixer au bateau la rame qui sert à le gouverner. Enfin le grand navire dit «trabeata» doit 12 d. au comte, 3 aux vassaux et les bateaux qui possèdent une allège, petite embarcation servant au déchargement ou au chargement, paient 8 et 4 d. De tels bateaux sont donc équipés pour le grand trafic maritime. Le tarif de 1252 ne signale pas de taxe pour la coghe hanséatique à la différence de Gand ; les marchands de la Hanse avaient en effet obtenu des avantages tarifaires sur les tonlieux de Damme et de Bruges en cette même année dans les privilèges accordés par Marguerite, comtesse de Flandre ⁽⁶⁷⁾.

CONCLUSION

Dans le bassin scaldien et ses marges, les chefs territoriaux doivent compter avec la puissance grandissante des villes et de leurs notables aux fortunes souvent insolentes. Ils ont cependant un rôle dans la prospérité et dans le développement. Ils contribuent à l'infrastructure, notamment en Flandre avec le lancement à la fin

(66) WARNKOENIG, *op. cit.*, t. III, p. 241-242 (Gand, 1199), t. II, p. 482-483 (Gand, 1271), p. 485-486 (Termonde, 1271), p. 489-491 (Rupelmonde, 1271) : c'est le tarif de Rupelmonde qui précise que le «dormscip» a un gouvernail arrière.

(67) *Ibid.*, t. II, p. 445-455 ; pour l'anneau en fer ; CARLINI, «Le gouvernail dans l'Antiquité», *Association maritime ...*, 1951 et L. DENOIX et P. ADAM, *op. cit.* ; H. PIRENNE, *op. cit.*, p. 121, lie aussi la création de Damme à l'arrivée des lourdes coches hanséatiques.

du ^{xii}^e siècle des deux façades portuaires. Mais ils ne prennent pas parti pour tel ou tel complexe portuaire. De même, dans le trafic fluvial ou routier, ils se contentent d'assurer les conditions d'un bon commerce, en contribuant à limiter les exigences des anciens péagers et en établissant des tarifs «corrects» après avoir pris conseil des utilisateurs. Ils limitent les privilèges des percepteurs de «tonlieux de transit» surtout. Le trafic continue à passer sur ces seigneuries, mais leurs maîtres n'en perçoivent qu'une faible partie. L'essor du commerce, la lutte contre les captures de trafic exigent parfois des baisses de tarifs. Les pouvoirs publics les ratifient et finalement contribuent à maintenir un équilibre entre les villes et les divers circuits commerciaux. Les grandes villes commerçantes et drapantes ont dans l'ensemble accepté les pouvoirs comtaux ou ducaux parce qu'elles étaient trop nombreuses sur un espace trop restreint pour devenir de véritables états urbains. Proches et rivales les unes des autres elles avaient aussi besoin de garants d'un pouvoir capable d'assurer un certain équilibre dans leur concurrence.

Ces tonlieux de l'Escaut permettent le développement du trafic sur la grande artère. Quand l'Artois passe au domaine royal, la perte du sud du bassin scaldien contribue à accentuer encore le rôle de l'Escaut et l'extension progressive de l'activité vers les pays neufs de l'Escaut inférieur et de ses marges du Zwin. Ce sont là autant de motifs supplémentaires pour assurer grâce à des tarifs adaptés les conditions d'un commerce aisé dans tout le réseau scaldien.

Gérard SIVÉRY.