

TRANSPORTS, VOYAGES ET VOIES DE COMMUNICATION AU MOYEN AGE

Dans une société comme la nôtre, où les voyages d'affaires et d'agrément sont devenus banaux, où tout le monde se met en route chaque jour, chaque semaine ou — au moins — chaque année, où le train, l'automobile, l'avion, le bateau ouvrent des possibilités pratiquement illimitées, où le moindre déplacement est organisé, minuté par des horaires stricts et impitoyables, sans doute pourrait-on avoir tendance à considérer avec une condescendance amusée la situation qui prévalait au moyen âge.

Il est vrai que, par rapport à celle que nous connaissons, elle se présente sous des aspects artisanaux et même empiriques. Eventail limité et inconfort général des moyens de transport, lenteur des déplacements, absence quasi totale d'organisation, sécurité plus que relative, prix de revient élevé, autant de traits qui caractérisent d'ailleurs le monde des voyages depuis l'époque de César jusqu'à celle de Napoléon.

Pourtant, on a beaucoup voyagé au moyen âge et l'on n'a jamais reculé devant les déplacements lointains, comme le prouvent les équipées de Plancarpin, Rubrouck et Marco Polo en Asie, ou les expéditions des navigateurs méditerranéens dans l'Océan Atlantique. Même en dehors de ces cas assez exceptionnels, il reste que les hommes, les idées, les marchandises ont continuellement circulé, avec une régularité, très relative certes si on la mesure à l'aune de nos modernes exigences, mais qui étonne néanmoins, si l'on songe aux énormes obstacles de tout genre qu'il fallait vaincre aussi bien pour assurer les contacts rapprochés que pour atteindre les confins européens : Espagne, Italie méridionale, Palestine, Scandinavie ou Europe orientale.

Pourtant, le long de ces routes ont cheminé pêle-mêle nouvelles, idéaux religieux, modes artistiques, découvertes scientifiques, techniques délicates et habiles, manuscrits latins, arabes ou byzantins, produits de l'artisanat, matières premières variées allant de la laine d'Angleterre ou d'Espagne jusqu'aux métaux nobles du Harz, de Bohême ou de Hongrie. Monuments, objets d'art, bibliothèques, souvenirs historiques attestent, de nos jours encore, la fécondité et l'action stimulante de ces relations, génératrices de progrès.

Laissant de côté les voyages exceptionnels — qui sont bien connus — je me contenterai d'évoquer ici les conditions des transports et des

voyages qui prévalent habituellement en Europe entre le XI^e et le XV^e siècle, c'est-à-dire entre le moment de la renaissance des routes terrestres et celui de l'expansion due aux découvertes maritimes. Ainsi se lèvera un coin du voile qui recouvre un aspect trop ignoré et pourtant révélateur d'un « monde que nous avons perdu »¹.

*
**

Une première question vient à l'esprit : qui voyageait au moyen âge ? A la vérité, les textes de l'époque nous montrent sur les routes une infinité de voyageurs dont nous allons essayer de saisir quelques types principaux.

Tout d'abord, — à tout seigneur, tout honneur, — il y a les souverains, princes et féodaux de haut rang, accompagnés de leur suite et de leur cour. En effet, le gouvernement d'un pays étendu comme la France, l'Angleterre ou l'Empire germanique, mais aussi celui des duchés ou des comtés importants, exigeait la présence physique du chef dans la plupart des centres vitaux de ses domaines et plus souvent encore sur les frontières. Avant le XIII^e siècle, on peut dire qu'il n'existe pas de capitales permanentes, où réside le souverain et où sont établis les services d'une administration encore embryonnaire. Paris, par exemple, sera l'une des premières villes à jouer ce rôle pour les Capétiens, à la fin du XII^e siècle, tandis que l'Empire ne possédera jamais de capitale fixe. Dans la majeure partie des cas, le souverain se transporte, avec toute sa cour, avec son trésor et avec ses archives, de résidence en résidence, de ville en château, d'abord pour surveiller de plus près ses grands vassaux et ensuite parce que les ressources restreintes de l'agriculture ne permettent guère d'assurer l'entretien et le ravitaillement d'un effectif aussi nombreux pendant longtemps dans le même endroit. Aussi les itinéraires des souverains de cette époque nous surprennent-ils toujours en raison de la perpétuelle mobilité qu'ils traduisent avec éloquence.

Bien entendu, il faut aussi tenir compte des expéditions militaires qui jettent sur les routes un grand nombre de chevaliers et d'hommes d'armes, dont le passage terrorise les populations des villes et des villages, car il s'accompagne le plus souvent de destructions et d'exactions de toute sorte. On connaît la fréquence élevée de ces campagnes, mais il faut noter que certaines d'entre elles entraînaient des déplacements de troupes considérables. On estime par exemple qu'en trente ans (1097-1127), la moitié des chevaliers de France a pris part de quelque façon à la Croisade en Espagne et en Terre Sainte. Les distances parcourues pouvaient être élevées. Si l'on pense immédiatement à certaines croisa-

¹ En matière d'illustrations et de cartes, nous nous contenterons de renvoyer aux ouvrages de synthèse de R. LOPEZ, *Naissance de l'Europe (V^e-XIV^e siècle)*, Paris, A. Colin, 1962 (coll. *Destins du Monde*), de J. LE GOFF, *La civilisation de l'Occident médiéval*, Paris, Arthaud, 1964 (coll. *Les grandes Civilisations*) et de M. DAUMAS, *Les origines de la civilisation technique*, Paris, P.U.F., 1962 (coll. *Histoire générale des Techniques*).

des qui, par la vallée du Danube, gagnèrent Constantinople, puis traversèrent l'Asie Mineure pour atteindre Jérusalem, on a tendance à oublier par exemple ces « Romfahrt », véritables expéditions militaires entreprises par les souverains germaniques pour aller se faire couronner à Rome. Elles mobilisaient des effectifs nombreux, qui se concentraient en Allemagne (Aix-Francfort) et marchaient vers l'Italie à travers les cols des Alpes et des Apennins, en livrant le plus souvent de sévères combats.

A côté des princes et des hommes d'armes, les routes voient aussi passer les marchands. A vrai dire, en nombre toujours croissant, au fur et à mesure que se développent les échanges. Ils sont de types très variés : les uns, petits trafiquants assurant le ravitaillement des marchés locaux, circulent entre des régions voisines ; les autres, grands marchands spécialisés dans le commerce des marchandises de prix (draps, cuirs, soieries, objets précieux, etc.), fréquentent au loin foires et places de commerce à la clientèle cosmopolite. C'est ainsi qu'au XI^e siècle, au moment même où leurs galères abordent aux ports du Levant, des négociants italiens apparaissent aux foires flamandes de Tourhout, avant de faire des villes de Champagne (Bar-sur-Aube, Lagny, Troyes, Provins), la plaque tournante de leurs activités commerciales et financières. C'est ainsi également qu'aux XIII^e et XIV^e siècles, les marchands de la Hanse Teutonique tissent un réseau serré de comptoirs depuis la Baltique jusqu'à la mer du Nord, depuis Riga et Novgorod jusqu'à Londres, Bergen et Bruges. Grâce à eux et aux Italiens notamment, Bruges devient une place de commerce de tout premier plan, un véritable entrepôt où se concentrent, si l'on en croit un texte de la fin du XIII^e siècle, les produits les plus variés en provenance d'Angleterre, d'Ecosse, d'Irlande, de Norvège, de Bulgarie, d'Espagne et du Portugal, d'Afrique du Nord, mais aussi de Jérusalem, d'Egypte, de Syrie, d'Arménie et de Tartarie : « Et de tous ces royaumes et de toutes ces terres susdites viennent marchands et marchandises en la terre de Flandre, sans compter ceux qui viennent du royaume de France, de Poitou, de Gascogne... dont chaque année les marchands viennent en Flandre et de bien d'autres contrées encore. C'est pourquoi nulle terre ne peut être comparée au point de vue des marchandises avec la Flandre »². Bientôt d'ailleurs, la plus large part du commerce qui s'effectue en direction du Midi italien passera aux mains de puissantes compagnies commerciales et financières de la péninsule dont celle des Médicis est sans doute la plus célèbre. Un coup d'œil à la carte permet d'en saisir le caractère international, de constater l'extension géographique de ses intérêts, de deviner l'organisation complexe de ses filiales dirigées sur place par des facteurs, bref de comprendre d'un seul coup le rôle vital que jouaient les communications et les transports dans sa gestion. Le cas n'est pas exceptionnel pourtant, car comment n'être pas frappé de l'ampleur des horizons commerciaux d'une ville

² Texte complet dans P. BONENFANT, F. QUICKE, L. VERNIERS, *Lectures historiques*, t. I, Bruxelles, 1937, n° 77, p. 104.

moyenne de la vallée de la Meuse. Les marchands-voyageurs de Huy diffusent aux XIII^e et XIV^e siècles leurs draps dans une zone extrêmement vaste qui va de l'Angleterre à la Hongrie, de l'Allemagne du Nord aux Pyrénées. Il en va de même pour Dinant, pour Saint-Trond et pour Maestricht. Témoignage limité, mais combien suggestif, parmi beaucoup d'autres, de la fréquence des voyages et du volume notable d'une circulation commerciale particulièrement active.³

Si, parmi les voyageurs qui sillonnent les routes médiévales, princes, hommes d'armes, marchands forment un contingent respectable, celui que forment les clercs ne peut être passé sous silence. Ici encore, ce serait une grave erreur que d'imaginer les ecclésiastiques d'un certain rang, qu'ils soient séculiers ou réguliers, étroitement attachés à leurs chapitres ou à leurs abbayes. La réalité est très différente. Ainsi le nombre d'évêques et d'abbés qui, à plusieurs reprises parfois au cours de leur existence, se rendent à Rome, plus tard à Avignon, pour des motifs de piété ou pour remplir les obligations de leurs charges (procès à la Curie, participation aux synodes et aux conciles généraux) est extraordinairement élevé, aussi élevé que le nombre de chanoines et de moines qui les accompagnent ou qui imitent leur exemple de leur propre initiative. En dresser la liste pour le seul évêché de Liège représenterait déjà une tâche énorme qui réserverait d'ailleurs des enseignements pleins d'intérêt.

Outre ces voyages « ad limina », nombre de clercs en effectuent d'autres pour étendre leurs connaissances et suivre des leçons de maîtres prestigieux dans les domaines de la philologie, du droit, de la médecine, de la théologie. Du X^e au XII^e siècle, l'attrait des écoles cathédrales de Tours, de Chartres, de Paris et même de Liège, véritables foyers de culture, agit sur un grand nombre de clercs, séculiers comme réguliers. C'est un public très mélangé qui écoute, à Chartres, Fulbert commenter un manuscrit d'Hippocrate — c'est ce qui s'appelait alors étudier la médecine, — qui se passionne à Tours pour les hardiesses théologiques de Bérenger l'hérétique, qui s'enthousiasme à Paris aux leçons d'Abélard, le « maître incomparable ». Il en est même qui, comme Gérard de Crémone, n'hésitent pas à se rendre à Tolède (1175), pour étudier sur place et traduire les versions arabes des œuvres majeures de la pensée grecque, comme celle du géographe Ptolémée par exemple. Rentrés au bercail, ces « intellectuels » diffusent à leur tour les connaissances recueillies au cours de leurs études, à moins qu'ils ne prennent goût à l'existence errante, comme ces moines goliards ou gyrovagues auxquels nous devons une poésie latine réaliste, robuste et sans complexe. Ce brassage vigoureux des idées et des mentalités, ce n'est pas la création des Universités, internationa-

3 R. de ROOVER, *The Medici Bank. Its organization, management, operations and decline*, New York-London, 1948 ; Ph. DOLLINGER, *La Hanse (XII^e-XVII^e siècle)*, Paris, Aubier, 1964 (coll. Historique) ; A. JORIS, *La ville de Huy au moyen âge*, Paris, 1959 ; J.L. CHARLES, *La ville de Saint-Trond au moyen âge*, Paris, 1965 ; H. AMMANN, *Maestricht in der mittelalterlichen Wirtschaft*, *Mélanges F. Rousseau*, Bruxelles, 1958, pp. 21-46.

les par définition, — contrairement aux nôtres, — tant dans le chef des professeurs que dans celui des étudiants, qui va l'entraver. On s'en va désormais étudier la médecine à Salerne (près de Naples) ou à Montpellier, le droit romain à Bologne ou à Orléans, la philosophie à Paris. Les maîtres aussi circulent : le Rhénan Albert le Grand, l'Anglais Alexandre de Halès, le Majorquin Raymond Lulle, l'Italien Thomas d'Aquin, assurent le prestige de l'Université parisienne ; Jean de Garlande, l'Anglais, enseigne à Toulouse. Par contre, si le chroniqueur liégeois Jean de Hocsem (près de Louvain) suit les cours des facultés de Paris (Arts) et d'Orléans (Droit), son confrère au chapitre de Saint-Lambert, Levold de Northof, originaire de Westphalie, a été formé à Erfurt (Thuringe) et à Avignon. Le cas est banal, mais il permet de saisir combien la diversité des formations, le brassage des mentalités favorisent la circulation, la diffusion et la fermentation des idées dans les domaines les plus variés.

En outre, un élément particulier de la vie religieuse médiévale a profondément influencé la circulation des hommes de ce temps. Il s'agit des pèlerinages. On sait toute l'importance que revêtait le culte des reliques et la valeur considérable que l'on accordait à leurs mérites, tant sur le plan spirituel que médical. Aussi les sanctuaires qui avaient la chance d'en détenir attiraient-ils souvent des foules de pèlerins, porteurs de substantielles aumônes. Si certains monastères n'avaient guère qu'un rayonnement régional, comme chez nous Saint-Hubert en Ardenne ou Saint-Trond en Hesbaye, il existait d'autres endroits dont la renommée s'étendait à toute l'Europe. Rome, bien entendu, la Ville éternelle où le jubilé de 1300 connut un énorme succès populaire, Jérusalem en Terre Sainte où le pèlerinage prit très souvent la forme armée de la croisade, mais encore Saint-Jacques de Compostelle en Galice, Saint-Gilles du Gard dans le Midi de la France, Notre-Dame de Rocamadour ou Notre-Dame du Puy en Auvergne. La distance n'effraie pas : la mère de Jeanne d'Arc, quand sa fille prend les armes, s'en va prier pour elle Notre-Dame du Puy, à 700 km de Domrémy. A partir du XIII^e siècle, en outre, le droit urbain impose des pèlerinages expiatoires à des sanctuaires éloignés (Rome, Saint-Jacques, Rocamadour, etc.) en guise de sanctions frappant les délits particulièrement graves. Les itinéraires de ces pèlerinages sont si fréquentés qu'ils sont jalonnés de véritables stations de relais, aux riches et grandes églises : telle la basilique de la Madeleine à Vézelay ou Sainte-Foy de Conques. Toute une littérature, en liaison avec les chansons de geste ou les productions hagiographiques, entretient la mystique du pèlerinage, tandis que les innovations artistiques se transmettent au long des routes que suivent les pèlerins.

En effet, parmi les voyageurs, on découvre aussi de nombreux « artistes » en tout genre. Comme de nos jours, et par nécessité, beaucoup d'entre eux sont itinérants. Qu'il s'agisse de maîtres d'œuvre, de maçons et d'imagiers, bâtisseurs de cathédrales — et je songe à l'exemple d'un Villard de Honnecourt, qui introduit le gothique en

Hongrie, ou d'un Etienne de Bonneuil en Suède — mais aussi constructeurs de modestes églises rurales. Qu'il s'agisse de techniciens de la métallurgie, comme Nicolas de Verdun-sur-Meuse, orfèvre d'exceptionnel talent dont les chasses et les reliquaires se retrouvent à Klosterneuburg (près de Vienne) sur le Danube, à Cologne sur le Rhin, à Tournai sur l'Escaut, ou encore comme le Dinantais Nicolas Josez, sculpteur moins prestigieux, mais spécialiste combien indispensable qui œuvre à la Chartreuse de Champmol près de Dijon, tout en coulant d'imposantes bombardes pour le compte du duc de Bourgogne. Qu'il s'agisse enfin de ces trouvères, de ces jongleurs, de ces montreurs d'animaux, errants par définition, qui vont de ville en village et de village en château pour divertir seigneurs et vilains par leurs récits et par leurs tours.

En fin de compte, les voyageurs médiévaux étaient plus nombreux qu'on ne l'a pensé longtemps. Ils étaient, on l'a vu, d'origine et de conditions très variées et poursuivaient des buts très différents. Sans doute, ne se recrutaient-ils que dans certaines couches de la population, alors que la grande masse paysanne restait sédentaire. Il n'empêche qu'il serait faux de se représenter la société médiévale, en dépit de son caractère agricole fondamental, comme une société repliée sur elle-même, figée, statique. Au contraire, un mouvement perpétuel l'anime : idées originales, modes et techniques nouvelles, marchandises exotiques cheminant à l'intérieur de cercles relativement restreints dont elles stimulent la curiosité, affinent le goût et développent l'esprit d'entreprise.

*
**

Puisqu'il est établi que l'on voyageait au moyen âge, et dans une mesure assez notable, sans doute n'est-il pas inutile de se demander dans quelles conditions l'on voyageait. En d'autres termes, comment se présentaient les voies de communication ? A quels moyens de transport avait-on ordinairement recours ? Comment s'organisaient les déplacements ? C'est à ces questions que nous allons essayer maintenant d'apporter quelques éléments de réponse ⁴.

A propos du réseau routier tout d'abord. Le réseau routier du moyen âge était beaucoup plus étendu et plus diversifié qu'on ne l'a longtemps pensé. A sa base, on peut certes retrouver le vaste réseau des chaussées romaines, dont de nombreux tronçons ont continué à être utilisés jusqu'en pleine époque moderne (ex. local : Tongres-Amay). Mais le souvenir de ses origines s'est perdu et les clercs du temps attribuent la construction de ces « chemins verts » rectilignes et bien empierrés à la reine mérovingienne Brunehaut ou à Charlemagne, tandis que les gens du peuple y voient plutôt l'œuvre du diable (d'où les

⁴ Sur ce point, voir l'ouvrage collectif *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris, 1990, qui comporte une bibliographie particulièrement copieuse.

innombrables toponymes : chaussée Brunehaut, chemin du diable, etc.). En fait, les tracés romains répondaient à des préoccupations stratégiques (déplacement de troupes) ou administratives (liaison entre les cités) qui n'étaient plus celles du moyen âge. C'est ainsi que la chaussée de Cologne à Boulogne, — qui traversait notre pays d'Ouest en Est, — avait pour rôle essentiel de faciliter le transport des légions entre la frontière du Rhin et la Grande-Bretagne. Mais, aux X^e-XI^e siècles, la carte politique et économique de l'Europe féodale s'est complètement transformée. Un peu partout, nombre d'anciennes cités sont tombées en décadence (Tongres, Bavai, Verdun, Cimiez), tandis que des centres nouveaux sont apparus (Aix-la-Chapelle, Liège, Soissons, Gand, Bruges, etc.). Des agglomérations nouvelles sont nées au pied des châteaux (Huy, Luxembourg, Bruxelles) ou auprès des abbayes (Saint-Trond, Saint-Hubert, Saint-Omer). C'est là désormais que se bâtissent les collégiales, c'est là que se concentre l'administration et que se tiennent les marchés et les foires. Toutes les conditions anciennes du trafic sont bouleversées : aussi voit-on se tisser, au moment de la renaissance des routes terrestres (XI^e s.), un autre réseau de liaisons entre ces nouveaux foyers d'activité. Cette renaissance des transports par terre, due en grande partie à l'amélioration générale des conditions de vie, au perfectionnement de la traction (collier d'épaule, ferrure, etc.) et à la reprise des échanges, se manifeste par des initiatives qui ne font que favoriser le développement du trafic : des ponts en bois, puis en pierre sont jetés sur les fleuves et les rivières (7 sur la Meuse entre Givet et Maestricht au XI^e s. ; sur la Seine à Paris et Rouen au XII^e s. ; sur le Rhône à Avignon (1177) et Pont-Saint-Espirit (1265-1309) aux XII^e et XIII^e siècles). Le lancement du premier pont suspendu dans les gorges de Schöllenen (1242) ouvre, par le col du Saint-Gothard, une voie plus directe à travers les Alpes entre Milan d'une part et les vallées du Rhin et du Danube d'autre part. Désormais, de grands axes relieront entre elles les principales places de commerce et les grands centres politiques. De Bruges, par exemple, part une route qui se dirige vers Cologne et de là vers la vallée du Danube et la Hongrie, ou bien par le Hellweg jusqu'au Harz et Magdebourg, tandis qu'une autre route franchit l'Ardenne, la Lorraine, l'Alsace, la Suisse pour atteindre l'Italie ; une autre encore mène vers la Champagne et vers Paris, puis descend vers Lyon, la vallée du Rhône et la Méditerranée.

Ces routes, cependant, ne ressemblent en rien à nos routes modernes ou aux chaussées romaines. Leur tracé n'est pas fixé, ni immuable. Il s'agit plus exactement d'itinéraires aux innombrables variantes, empruntant au gré des besoins et des circonstances, tronçons de voies romaines, pistes, sentiers et chemins locaux pour atteindre leur but. Seuls les points de passage obligés : ponts, gués, pontons, cols et défilés présentent un caractère stable. Signe révélateur : c'est en ces endroits que les autorités publiques établissent de préférence les péages. Par la force des choses, ces chemins ne sont entretenus que de façon rudimentaire par les riverains, lorsqu'il y en a ; la plupart

du temps, ils demeurent difficilement praticables. Etroits, sinueux, hérissés de fortes montées et de descentes prononcées, boueux par temps de pluie, poussiéreux par temps sec, coupés par les crues des ruisseaux, ils ne seront empierrés que très tardivement et sur de brefs tronçons, même à l'intérieur d'une ville comme Paris (1184).

Aussi les moyens de transport employés doivent-ils s'adapter à cet état de choses. On se déplace beaucoup à pied, même pour de très longs trajets, comme ceux qu'entreprennent les pèlerins, nantis de la besace et du bâton, mais les voyageurs pressés se servent d'un animal de selle : c'est, selon leur condition, le cheval, mais aussi bien le mulet et l'âne, très apprécié dans les campagnes. Lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises, le portage au moyen de hottes attachées au dos est très fréquent ; sur des distances réduites, les colporteurs ont recours à ce procédé dont les *botteresses* liégeoises ont assuré longtemps la survivance. Les animaux de bât (cheval, mulet, âne), précieux en raison de leur aptitude à s'adapter aux terrains difficiles et inégaux, sont chargés de ballots de marchandises, de sacs de blé, de paniers d'osier. Les voyageurs plus exigeants, les dames, les personnes âgées ou malades, disposent du confort très relatif de la litière. Il faut attendre le XIV^e siècle pour voir apparaître les « chariots branlants » dont le coffre fixé à des chaînes ou à des courroies possède une suspension très améliorée, mais au prix d'accidents fréquents causés par la relative fragilité du procédé. Ce n'est qu'au XV^e siècle que le coche, d'origine hongroise, représentera par sa robustesse une réelle amélioration. Pour les marchandises, les lourds chariots de fer et de bois à deux, puis quatre roues, dont l'utilisation est rendue possible et avantageuse par suite de l'amélioration de l'attelage des bœufs et des chevaux, ne sont le plus souvent employés que sur de courtes distances pour des marchandises pondéreuses (tonneaux de vin, pierres de construction), en raison de leur lenteur.

Tout cela ne va décidément pas vite. Le piéton fait 4 à 7 km à l'heure ; le cheval ne dépasse guère 10 km à l'heure. L'étape moyenne d'une journée se situe aux environs de 30-35 km. Seuls les courriers à cheval en mission spéciale abattent plus de 50 km dans la journée, atteignant parfois 130, voire 150 km. Mais il s'agit là de moyennes exceptionnelles réussies sur des itinéraires bien connus et pourvus de relais judicieusement disposés.

On imagine mal aujourd'hui l'importance de la voie d'eau au moyen âge. Fleuves et rivières ont joué le rôle de « principal instrument des échanges et de plus sûr véhicule des transports », à peu près exclusivement entre le VI^e et le XI^e siècle et, dans une proportion encore très considérable, entre le XI^e et le XV^e siècle. Le réseau fluvial de l'époque était beaucoup plus étendu que celui de nos jours. Le moindre cours d'eau pouvait servir à la navigation ou à la rigueur au flottage. Des rivières maintenant délaissées étaient alors le siège d'une importante batellerie : en France, la Loire ou le Lot par exemple ; en

1

Ardenne, l'Ourthe navigable jusqu'à Durbuy ; en Hesbaye, la Gette jusqu'à Léau (Zoutleeuw, près St-Trond) ; en Brabant, la Senne jusqu'à Bruxelles ; en Hainaut, la Haine jusqu'à Mons. Pourtant, ici aussi, les conditions naturelles entravaient souvent la circulation, même sur les fleuves importants : lit semé d'îles et de méandres, profondeurs irrégulières, sécheresse en été, gel en hiver, crues de printemps et d'automne, caprices du courant (remous, fosses, etc.) constituaient autant de handicaps à surmonter, sans parler de la remontée à contre-courant. C'est pourquoi, dans les pays plats comme en Flandre, on s'efforça rapidement de régulariser le cours des rivières en construisant de petits barrages, des écluses et des portes d'eaux que les bateaux franchissaient sur des plans inclinés à l'aide de cordes actionnées par un treuil. Mais la chose n'était guère possible dans les régions accidentées. Quant aux barques, très plates, effilées, peu profondes, elles étaient halées de la rive par des hommes ou par des animaux, ou lorsque la force du courant s'y prêtait, guidées à la perche. Malgré ses inconvénients, ce mode de transport dont la lenteur était largement compensée par le bon marché et la grande supériorité de contenance du navire sur la charrette, avait la préférence de nombreux produits : le vin notamment qui supportait mal les cahots des chariots. Ainsi depuis Paris, le vin français remontait la Seine et la Marne, puis gagnait Mézières d'où il descendait la Meuse jusqu'à Namur, Huy, Liège ou Maas-tricht. Il en était de même, dans la mesure du possible, pour les vins d'Alsace et du Rhin, malgré les ruptures de charge inévitables. Le transport par eau avait aussi la faveur des voyageurs âgés ou malades en raison de son confort supérieur. A l'époque carolingienne déjà, Eginhard, souffrant, se fait transporter en barque sur l'Escaut depuis Valenciennes jusqu'à Gand et son cas n'est pas isolé. Au hasard des textes, nous signalerons ceux du roi de France Louis VI le Gros, sur la Seine, du vieux comte de Namur Henri l'Aveugle et de l'évêque de Liège Jean de Flandre sur la Meuse. Comme y engage très judicieusement un itinéraire du XIII^e siècle, « lorsque tu arriveras à Bâle, fais du bien à tes pieds, embarque-toi dans un navire et descends le Rhin jusqu'à Cologne ». Tout un monde de bateliers s'affairait aux escales autour de débarcadères sommairement aménagés : il s'agissait en fait de grèves ou de rivages (wallon *Apleit*) sur lesquels les nacelles étaient halées jusqu'au lendemain. En certains cas, le rôle de ces naïveurs dans le développement urbain fut capital, comme le montre l'exemple illustre de Paris qui, aujourd'hui encore, conserve le souvenir de sa « Hanse des marchands de l'eau » (fin XI^e siècle) dans la nef qui figure à son blason et dans sa devise « Fluctuat nec mergitur ».

Quant à la navigation maritime, chargée d'assurer les liaisons à très longue distance, elle demeura longtemps une navigation de cabotage le long des côtes ou dans des mers fermées (Méditerranée, mer du Nord, Baltique). Par la force des choses, les voyageurs de tout genre empruntaient ce moyen de transport : souverains et hommes d'armes (croisades), marchands (Angleterre, Hanse, Italie, Levant), clercs et pèlerins (Terre Sainte).

Les types de vaisseaux différaient selon la région où ils étaient employés et selon la spécialité des armateurs : en Méditerranée, la galée, d'abord manœuvrée à la rame, se perfectionna en galée de commerce naviguant à la voile et transportant 200 à 300 tonnes, pour céder plus tard la place à la nef ou carraque des Vénitiens et des Génois au tonnage encore supérieur (jusqu'à 1.000 tonnes). En mer Baltique, la Hanse employait de lourds vaisseaux à voile, les « kogge », d'un tonnage de 300 tonnes au moins, dont la capacité élevée assura très vite le succès. Le perfectionnement des techniques nautiques (emploi de l'astrolabe, de la boussole, des *portulans*), principalement la généralisation du gouvernail axial dit d'étambot permettant une manœuvre plus assurée, améliorèrent dans une large mesure la sûreté de la navigation maritime. Certes, la vitesse dépendait toujours étroitement des conditions atmosphériques et aucune régularité n'était vraiment possible, mais en définitive, les liaisons restaient assurées.

Dès la fin du XIII^e siècle, les premières galères génoises atteignirent Bruges après avoir franchi le détroit de Gibraltar. Ainsi était mis en contact direct le monde commercial méditerranéen où les ports de Venise et de Gênes apparaissaient comme les foyers les plus actifs et le monde commercial de la mer du Nord et de la Baltique où Bruges, Londres et Lübeck brillaient d'un éclat particulier. Le retentissement de ce fait, tant sur le plan commercial que sur celui de la culture, ne manqua pas d'être considérable.

*
**

Ce tableau très sommaire de l'équipement routier, fluvial et maritime de l'Europe médiévale permet néanmoins de se rendre compte des possibilités assez remarquables qui étaient offertes au voyageur pour effectuer ses déplacements. Sans doute n'est-il pas inutile à présent de jeter un coup d'œil sur les conditions matérielles dans lesquelles ceux-ci se déroulaient. Elles diffèrent complètement de celles auxquelles la vie moderne nous a habitués.

Au moyen âge, le voyage est, au sens plein du terme, une aventure qui ne va pas sans risque et qui fait appel à chaque instant au caractère et à l'esprit d'initiative du voyageur, à son courage physique et à ses facultés d'adaptation, car sur sa route, les épreuves ne manquent pas. Obstacles créés par la géographie (cours d'eau, montagnes, etc.) ou par les conditions atmosphériques, imprévisibles et parfois insurmontables (tempête, pluie, gel et neige, froid). L'abbé Raoul de Saint-Trond, bloqué plus d'une semaine au pied du mont Cenis par la neige et les avalanches, à Noël, en 1128, nous en a laissé une description impressionnante et pittoresque. Obstacles créés par les hommes aussi. Insécurité généralisée entretenue par les guerres privées et par les embuscades de seigneurs pillards (*Raubritter*) qui surveillent les routes du haut de leur donjon et rançonnent systématiquement les marchands d'objets précieux. Tel, à la fin du XII^e siècle, ce seigneur de nos régions,

Gilles de Duras, qui de ses deux châteaux, admirablement situés il est vrai, l'un près de Saint-Trond sur la route Bruges-Cologne, l'autre à Clermont-sous-Huy, sur la Meuse, contrôle le trafic par terre et par eau, arraisonnant tous les négociants qui passent à sa portée. Même les clercs ne sont pas à l'abri de ces agressions : sur le chemin du retour, le même Raoul de Saint-Trond, à peine remis de ses émotions alpestres, se fait détrousser par un « méchant seigneur » dans la région de Besançon. Sur mer aussi, les pirates ne manquent pas et les chanoines de Laon qui traversent la Manche en 1112, en compagnie de marchands flamands, ne doivent leur salut qu'à la protection de leur patronne Notre-Dame, quand s'approche d'eux « à la façon d'un oiseau de proie, un navire chargé d'hommes équipés de lances et d'épées et revêtus de cuirasses étincelantes »⁵. Certes, à partir du XII^e siècle, les efforts des souverains et des princes territoriaux, bientôt relayés par les villes, soucieuses d'assurer la protection de leurs bourgeois, éliminent progressivement ces petits seigneurs rapaces. Les récits des sièges et des destructions de repaires seigneuriaux se multiplient après 1200 et traduisent cette restauration d'une sécurité sinon parfaite, du moins plus acceptable.

Tout progrès se paie et la rançon de cette sécurité améliorée se marque par la multiplication des péages et des tonlieux : redevances perçues au passage d'un pont, au franchissement d'un col, à la traversée d'un défilé. Et surtout sur les fleuves, où il est plus difficile d'échapper à la taxation : à la fin du XIV^e siècle, on compte 64 péages sur le Rhin, 35 sur l'Elbe, 77 sur le Danube en Basse-Autriche, et sur la Meuse, le nombre des tonlieux s'est notablement étoffé en deux siècles.

Ces conditions très particulières expliquent parfaitement pourquoi la plupart des voyages se déroulaient en groupes, souvent armés. Les difficultés vaincues et les dangers surmontés en commun contribuaient à faire naître entre les participants une solidarité qui aura ses prolongements dans la vie publique. Les marchands se déplacent en caravanes, les chevaliers et les hommes d'armes en troupes, tandis que les clercs, — en principe mais en principe seulement, mieux protégés par leur condition, — se joignent aux uns et aux autres. On voit, en 1056, les moines de l'abbaye de Saint-Jacques à Liège se joindre à des marchands pour gagner Compostelle en Galice. Raoul de Saint-Trond accompagnera, en 1107, l'armée du duc de Lothier à travers l'Ardenne pour se rendre à Verdun⁶.

De plus, l'organisation matérielle des déplacements demeurera longtemps empirique et aléatoire. Pour trouver sa route sur terre, le moyen le plus couramment employé consiste à engager sur place des

5 Les textes allégués seront présentés ultérieurement. Le passage d'Herman de Tournai relatif aux pirates est reproduit dans A. BOUTEMY, *Recueil de textes historiques latins du moyen âge*, Bruxelles, 1943, pp. 89-91 (coll. Lebègue).

6 J. STIENNON, *Le voyage des Liégeois à Compostelle en 1056, Mélanges F. Rousseau*, Bruxelles, 1950, pp. 553-582 (texte traduit et commenté) ; A. BOUTEMY, *loc. cit.*, pp. 61-63.

guides qui connaissent les chemins les plus courts et les plus sûrs. Au XII^e siècle, apparaissent les « itinéraires » qui sont des manuscrits où sont repris les noms des villes à traverser, les distances qui les séparent, quelques renseignements sommaires sur le pays. Certains de ces documents ont été conservés : le livre du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle (1139-1179), par exemple, le livre du pèlerin de Rome, d'autres textes enfin de nature plus particulière comme cet itinéraire d'Albert de Stade (vers 1250), qui expose les divers moyens de se rendre de l'embouchure de l'Elbe à Rome et d'en revenir. En voici un extrait relatif à notre pays : « A Duisbourg, tu traverseras le Rhin. Mais en cas de grande crue des eaux du fleuve, tu atteindras difficilement cette ville. Dans ce cas, de Munster va à Cologne, et de là traverse l'Ardenne pour arriver à Metz. Sinon, fais comme ceci pour éviter cette contrée montagneuse : sitôt le Rhin passé à Duisbourg, va par Neuss et Maestricht jusqu'à St-Trond, — mais la route est meilleure de Maestricht à Tongres, — puis de là à Landen. Ce village est bilingue : on y parle roman et thiois. A Linsmeau, on entre dans le pays de langue romane. Je donnerai donc les autres noms de localité en roman et non en latin, car cette prononciation est plus utile au voyageur... Geldenake (*sic* : Jodoigne)... Peu après Avesnes, voici la Perée, petite rivière « qui gonfle subitement en temps de pluie et arrête les voyageurs. Dans ce cas, va vers la gauche jusqu'au prochain village et traverse là. Tu y verras une pierre plantée au milieu de la localité, en bordure du chemin, elle marque la limite entre l'Empire et le royaume de France »⁷.

Les marchands possèdent également des ouvrages de ce genre : un des plus célèbres est l'*Itinéraire de Bruges* (ca 1360) qui décrit avec minutie les routes qui rayonnent du grand port en direction de l'Allemagne, de l'Italie et de la France.

Sur mer, il faut s'en remettre à l'expérience et à la science du pilote. A partir de la fin du XIII^e siècle apparaissent en Méditerranée les *portulans* figurés où tous les renseignements utiles à la navigation côtière sont reproduits sur un parchemin souvent dessiné avec bonheur par de véritables artistes, italiens ou catalans. L'usage de la boussole (*marinette*) permet d'y avoir recours avec succès. Ce sont des documents très sommaires, sans échelle, sans coordonnées mathématiques, qui ne comportent qu'un minimum d'indications sur l'intérieur des terres. Ce sont néanmoins des documents de grande valeur, car ils ont donné une impulsion décisive à la cartographie et à la géographie modernes et facilité dans une large mesure les voyages de découvertes des Portugais et des Espagnols au XV^e siècle.

Un des problèmes essentiels de tout déplacement, au moyen âge comme de nos jours, est le choix d'un gîte où se restaurer et passer la nuit. Au moyen âge, il est bien certain que, sauf en hiver, une nuit

⁷ Ces passages sont extraits des *Annales de Stade*, rédigées par Albert de Stade entre 1240 et 1256, et publiées dans les *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, t. XVI, pp. 335-336.

à la belle étoile n'était pas faite pour effrayer outre mesure le voyageur. En général cependant, les princes étaient accueillis dans leurs châteaux, auxquels les habitants du voisinage sont tenus de fournir l'équipement en literie, en batterie de cuisine et en vaisselle. Au terme d'une journée de marche, les hommes d'armes dressaient des tentes (pavillons) pour les chefs et se construisaient de petites huttes de branchages pour la nuit ; quant au reste, ils vivaient sur l'habitant... Les clercs et les pèlerins trouvaient dans les abbayes et les couvents un asile accueillant. On y était souvent avide des nouvelles venues de l'extérieur. Aux XI^e-XII^e siècles, les marchands eux-mêmes trouvent refuge dans les abbayes, comme c'est le cas à Lobbes par exemple où un local spécial leur est réservé. Mais avec le développement des villes et des échanges, le gîte se laïcise et les auberges commencent à apparaître. Désormais, ce sont des hôteliers qui hébergent les marchands et aussi les pèlerins. La table d'hôte réunit, à la soirée, clercs, marchands, hommes de lois qui échangent des nouvelles, des anecdotes, et des renseignements. Servant souvent d'intermédiaire, l'hôtelier indique les adresses utiles, signale les acheteurs éventuels, procure les bêtes de voyage. Parfois aussi, ses desseins sont moins honnêtes et le marchand de Huy, qui, la bourse bien garnie au retour des foires, fut proprement détroussé par un hôtelier de Saint-Trond, en 1256, en fit la cruelle expérience. Sans doute, l'hôtelier prête-t-il aussi une oreille plus volontiers complaisante aux commandes de vin et de victuaille qu'aux désirs des pauvres clercs de se procurer de quoi écrire. Pas plus qu'aujourd'hui, les hôteliers du moyen âge ne sont des philanthropes ou des mécènes ! Dans certaines villes situées au carrefour de routes importantes, les hôtelleries n'ont pas tardé à devenir très nombreuses et bien des noms de rues ou d'établissements d'aujourd'hui ont gardé le souvenir de leurs enseignes pittoresques : la Couronne, la Balance, la Sirène, l'Homme Sauvage, l'Estrange Marchand.

De cette façon, les voyages devinrent petit à petit plus confortables, mieux organisés. Leur déroulement prit l'allure qu'il devait conserver longtemps : jusqu'au temps des diligences, en plein XIX^e siècle.

Certes, l'esquisse qu'on vient de lire ne représente qu'un tableau fort imparfait des transports, des voyages et des voies de communication au moyen âge. Pour être complet, il faudrait notamment évoquer la question fondamentale du prix de revient de ces différents modes de transport. Ce facteur a été évidemment déterminant en matière commerciale et explique la préférence accordée tantôt au transport par terre, tantôt au transport par eau et la supériorité dont l'un — ou l'autre — a joui. Les éléments pour l'étudier ne manquent certes pas, mais leur examen fournirait à lui seul la matière d'une étude particulière.

Cet exposé n'a d'autre ambition que de mettre en relief quelques aspects caractéristiques de la vie médiévale, tellement différente de la nôtre.

Tout d'abord, le rôle capital de la circulation, même à cette époque. La société médiévale n'a pas été une société immobile, figée, sans ouverture sur l'extérieur. Au contraire, au fur et à mesure que les voyages se sont multipliés, que les échanges se sont accrus, bref au fur et à mesure que la circulation a accéléré son mouvement, le visage de l'Europe s'est unifié, est devenu plus homogène : une mentalité commune, aux nuances locales encore accusées certes, s'est lentement dégagée du brassage des idées, des modes et des affaires. « Les routes peuvent donc bien être appelées les veines et les artères d'un pays par lesquelles circule tout élément marquant les progrès de sa culture » comme l'écrit un auteur anglais du début du XIX^e siècle.

Autre caractéristique : la lenteur des progrès techniques, dans le domaine des moyens de transport. Au cours d'une période qui s'étend sur dix siècles, nous n'avons guère pu signaler que quelques améliorations en matière de traction animale (cheval), ou de navigation maritime (boussole, gouvernail). Bien entendu, leur importance ne peut être sous-estimée, mais le rythme de leur apparition et de leur diffusion est extrêmement lent. C'est avec raison que l'on a pu prétendre que sur ce point, — et sur quelques autres d'ailleurs, — l'époque de Jules César ne différait pas fondamentalement de celle de Napoléon.

C'est avec notre époque que la rupture est totale. Prisonniers de nos horaires, de nos moyennes, de notre sacro-saint confort, de notre sécurité organisée, nous imaginons mal la saveur forte de ces voyages anciens qui sont toujours une aventure, un risque, une épreuve, c'est-à-dire une occasion de tremper les caractères autant que d'aguerrir les corps. Courage, résistance physique, ingéniosité sont nécessaires à tout instant si l'on veut atteindre son but et survivre. Nous touchons là un des traits fondamentaux et des plus typiques qui permettent de saisir la mentalité si particulière du moyen âge. « Les voyages forment la jeunesse ». Jamais sans doute, ce précepte de sagesse populaire ne fut plus qu'alors l'expression de la dure réalité.

André JORIS

Chargé de cours associé
à l'Université de Liège.