

L'espace fluvial, outil et agrément. Hommes d'armes et voyageurs sur la Meuse au Moyen Âge

Marc Suttor

Lors de la présentation de notre thèse, nous croyons avoir montré quel rôle essentiel et dynamique joue un fleuve, la Meuse, au sein des régions qu'il baigne, et ce dans tous les domaines, géographique, politique et stratégique, économique, social, mais aussi culturel¹. Très tôt, la rivière semble ressentie telle un espace privilégié. «La Meuse [...]», note l'écolâtre Gozechin de Mayence vers 1070, en écho aux nombreuses années vécues à Liège, «vient mouiller [la ville] comme un rempart qui la protège d'une attaque soudaine [...]; elle favorise l'approvisionnement en marchandises variées, elle offre toutes les commodités de tout genre [...]»². Ces souvenirs, empreints de mélancolie et de clairvoyance, illustrent l'importance du cours d'eau comme outil de transport, bien entendu, mais encore en tant que moyen de défense ou comme élément propice à de nombreuses activités.

1. *Vie d'un fleuve. La Meuse de Mézières à Maastricht (des origines à 1600)*, à paraître dans la *Nouvelle Bibliothèque du Moyen Âge* en 1999. On nous permettra de ne citer ici que les titres les plus utiles à toute recherche approfondie.

2. *Gozechini scholastici epistola ad Valcherum*, éd. J.-P. Migne, *Patrologiae latinae*, t. 143, Paris, 1882, col. 888 (ca 1070). - Gozechin apparaît comme écolâtre de Saint-Barthélemy à Liège en 1044. Il poursuit ensuite sa carrière à Mayence, où il occupe aussi la fonction d'écolâtre (+ ca 1080) : J.-L. Kupper, *Liège et l'Eglise impériale. XI^e-XII^e siècles*, Paris, 1981, p. 380, n. 30.

Parmi ces différents aspects que présente la rivière, on cherchera à vérifier ici comment les personnes amenées à s'y déplacer ressentent cet «espace fluvial». Mais auparavant, il s'agira de définir ce dernier au point de vue géographique et de décrire les bateaux, car cela détermine la navigation. On pourra dès lors analyser pourquoi et dans quelles conditions hommes d'armes tout d'abord, voyageurs ensuite empruntent la rivière, étude qui portera sur une longue période, depuis le très haut Moyen Âge jusqu'à la fin du XVI^e siècle.

Étudions en premier lieu, de façon très schématique, les caractéristiques du transport par eau.

Pour rendre compte de la navigabilité, il faut définir le régime et le débit ainsi que les variations puis les fluctuations extrêmes de ce débit, et enfin le tracé et le profil du fleuve. La Meuse moyenne s'étend de Mézières à Maastricht sur une longueur de 236 km. Le débit moyen annuel subit d'importantes variations selon les saisons : un rapport de plus de un à six entre les basses eaux de l'été hydrologique, de mai à octobre, et les hautes eaux d'hiver, de novembre à avril³. Quant aux fluctuations extrêmes du débit, elles résultent d'«accidents météorologiques», sécheresses, gels ou fortes inondations, qui occasionnent d'importants dégâts aux ouvrages situés sur la rivière ou à ses abords. Toutefois, ces phénomènes, spectaculaires mais de faible fréquence et de durée limitée, n'affectent que peu la navigation⁴.

Il n'en demeure pas moins que le degré de navigabilité se révèle très variable. Les conditions de navigation se modifient tout au long de l'année et tout au long du cours d'eau, en fonction des fluctuations saisonnières ainsi que du profil et du tracé du fleuve. Celui-ci présente de considérables inégalités de pente, qui font se succéder des biefs aux eaux calmes et des bancs de gravier parcourus par un flot rapide. À l'étiage, quand la Meuse n'occupe que le chenal navigable, la navigation devient pénible à hauteur des barres de roches. En fait, il n'est aisé de naviguer que dans les biefs larges et profonds qui les séparent. Pendant les hautes eaux, pente et débit tendent à s'uniformiser, mais des cou-

3. M. Suttor, *La navigation sur la Meuse moyenne des origines à 1650*, Liège-Louvain, 1986, p. 33-37. – Pour les questions d'ordre méthodologique rencontrées dans l'étude des transports fluviaux, on consultera ID., «Sources et méthodes pour l'histoire de la navigation fluviale. L'exemple de la Meuse», *Le Moyen Âge*, t. 96, 1990, p. 5-24.

4. ID., *La navigation*, p. 38-48 et ID., «L'intérêt des recherches en «géographie historique appliquée». Une étude d'hydrographie fluviale : la Meuse», *Fleuves, rivières et canaux dans l'Europe occidentale et médiane. Actes du colloque de l'Association interuniversitaire de l'Est, Strasbourg, 1995*, Nancy, 1997, p. 164.

rants irréguliers et des rapides se forment. Le débit devient si puissant qu'il rend périlleuse la descente et gêne la remonte, voire l'empêche. Au vrai, ce sont les eaux moyennes qui offrent les conditions de navigation les plus favorables. Au printemps et en automne, le courant prend presque partout une vitesse uniforme, l'eau reste abondante dans le chenal navigable et la remonte devient plus aisée. La plus grande partie du trafic s'effectue d'ailleurs à ces périodes de l'année⁵.

Dès le XV^e siècle, on peut estimer la longueur des bateaux mosans à 30 m et leur largeur à 2,7 m, soit un rapport de 11,1 pour 1. Ils jaugent en moyenne entre 65 et 90 t. Leur architecture se fonde sur l'existence d'un couple interactif formé par une charpente interne transversale, les membrures, et une structure externe axiale, fond plat et bordages. La cohésion de ces bâtiments repose donc sur deux armatures croisées, varangues et virures. On observe deux sortes d'extrémités : la première, effilée, se termine en pointe, la seconde en trapèze. Mais, dans chaque cas, proue et poupe paraissent identiques et fortement relevées. Le grément se compose d'un seul mât, situé à l'avant, bien haubané, équipé de deux types de voiles, carrées ou rectangulaires, qu'un ensemble de cordages permet de placer au vent. On rencontre aussi deux sortes de gouvernail. Le plus rudimentaire est constitué d'un grand aviron, placé au bordé ou à l'arrière; le second comprend un safran rectangulaire et une barre de manœuvre ajustée sur un pivot. Enfin, l'équipement de ces bateaux semble rudimentaire : une cabine près de la poupe, des cordages, des gaffes et une ancre⁶.

Longs et étroits, au fond plat et à faible tirant d'eau, aux extrémités relevées, ces bâtiments offrent une architecture très caractéristique, qui comporte des avantages, solidité, simplicité d'exécution et moindre coût, tirant d'eau réduit et aptitude à l'échouage. Mais elle souffre aussi de certaines limites : une structure contraignante, un seuil maximal de dimensions restrictif et des capacités de navigation médiocres⁷. Toutefois, ces qualités et ces défauts correspondent tout à fait à la navigabilité offerte par le fleuve, ce qui explique la persistance de ce type de bateaux sur une longue durée⁸.

5. ID., *La navigation*, p. 48-59 et annexe 2.

6. *Ibid.*, p. 81-85 et 92-95.

7. *Ibid.*, p. 105-106 et E. Rieth, «La construction navale à fond plat en Europe de l'Ouest», *Ethnologie française*, t. 11 (n° 1), 1981, p. 55-56. – Il semble que ce principe de construction dit «à fond plat» soit original et propre à l'Europe de l'Ouest : *ibid.*, p. 47, 52, 54 et 58-60.

8. M. Suttor *La navigation*, p. 106 et 128-129.

Quant aux techniques de navigation, notons que ces bâtiments nécessitent un minimum de deux ou trois hommes d'équipage pour naviguer. Un batelier se place à la proue et manie la gaffe pour éloigner le bateau des rochers, un autre se trouve au gouvernail, un troisième s'occupe des chevaux de halage. Le nombre de ces animaux varie entre un et trois, en fonction de la grandeur du bâtiment, de l'importance de la cargaison et de la puissance du courant⁹. A la descente, on embarque les chevaux et on hisse le plus souvent possible la voile. On remarque encore que la structure à fond plat de ces bateaux rend courante la pratique de l'échouage¹⁰.

Mais à certaines époques de l'année, le débit de la rivière et en certains endroits l'état de ses abords engendrent d'importants retards à la navigation et de nombreuses difficultés, voire de grands dangers. Ainsi, à l'étiage, on doit parfois recourir aux chevaux de halage pour descendre les bancs de gravier. Il est nécessaire aussi de décharger le bâtiment principal et de répartir sa cargaison sur de petites embarcations. Lors des hautes eaux, la descente devient très rapide. Il faut éviter les rochers, prendre garde aux courants, augmenter le nombre des animaux de trait. Il arrive même que cesse tout trafic sur la Meuse¹¹. Parmi les obstacles qui parsèment les rives, on note le passage délicat sous les ponts. Mais l'état du chemin de halage provoque aussi des difficultés : parfois inexistant, il se trouve souvent encombré ou mal entretenu. En outre, le flottage du bois par trains de radeaux rend dangereuse la remonte, d'autant qu'il se déroule surtout au printemps, époque de la circulation maximale sur le cours d'eau. On rencontre aussi des trains de bateaux, composés d'un bâtiment principal, suivi d'une plus petite embarcation, trains dont la manœuvre s'avère délicate¹².

Enfin, en ce qui concerne l'«espace fluvial», il paraît intéressant de préciser la notion d'«étape de batellerie». En effet, le même parcours peut s'accomplir à la descente deux fois plus vite qu'à la remonte, dans de bonnes conditions de navigation. Dès lors, l'intervalle de plus ou

9. *Ibid.*, p. 109-110.

10. *Ibid.*, p. 110-112 ; à propos de la pratique de l'échouage, voir aussi *infra* et n. 13.

11. *Ibid.*, p. 112-113. Quand les flots paraissent trop impétueux et atteignent certains repères, les bateliers déclarent la Meuse «non navigable» : tout trafic cesse alors sur le fleuve (*ibid.*, p. 114).

12. *Ibid.*, p. 114-119. La Meuse, véritable «route du bois», charrie de très nombreux trains de radeaux, surtout aux XVI^e et XVII^e siècles : *ibid.*, p. 119-121 et M. Suttor, «Prospection, commerce et acheminement du bois de marine depuis le bassin mosan jusqu'aux chantiers navals des Pays-Bas du XIII^e au XVII^e siècle», *Forêt et marine. Actes du colloque du Groupe d'Histoire des Forêts françaises, Paris, 1997*, à paraître en 1998.

moins 30 km qui sépare chaque ville de la vallée et que l'on a présenté comme équivalant à une journée de bateau, ne correspond à aucune «unité de mesure» pour la navigation. Au vrai, celle-ci ne peut s'estimer en termes de distance, mais bien de durée. Si Mézières, Dinant, Namur, Huy, Liège et Maastricht sont bien des «étapes» pour la batellerie, aucune agglomération ne constitue un point d'arrêt obligé pour les bateliers. Ceux-ci font souvent escale à mi-chemin entre deux cités et, toujours, les conditions de navigation déterminent l'étape¹³.

Toutefois, malgré tous les inconvénients relevés, le transport par eau réunit des avantages décisifs sur le transport terrestre. En effet, les mauvaises conditions météorologiques affectent la viabilité du réseau routier, dense mais en général médiocre, bien plus vite qu'elles ne gênent la navigation. Cela donne à la rivière la préférence pour de nombreux produits, particulièrement les marchandises pondéreuses ou encombrantes. Mais le moindre coût du fret fluvial, – jusqu'à sept fois moins cher, – et la grande supériorité de contenance d'un bâtiment sur celle d'une charrette (90 t d'un côté, 4 t de l'autre, soit un rapport de plus de 20 pour 1) paraissent déterminants¹⁴.

Très tôt, la Meuse sert au déplacement d'hommes d'armes et constitue une importante ligne de défense permettant le contrôle stratégique d'une vaste région.

En 357-358, des pillards francs s'emparent de fortins le long du cours d'eau. L'empereur Julien, dit l'Apostat, met le siège devant ceux-ci, dont on ignore la localisation, et fait surveiller le fleuve par des soldats à bord de bateaux¹⁵. Par la suite, les expéditions militaires sur la rivière apparaissent de manière régulière. En 882, des drakkars scandinaves remontent la Meuse jusqu'aux environs de Maastricht. L'évêque de Liège Baldéric II s'embarque en 1018 à Maastricht avec un contingent liégeois pour aller combattre, sur l'ordre impérial, le comte Thierry III de Frise. En 1151, les milices de Liège et de Huy remontent le cours d'eau vers Andenne, terre namuroise où le comte Henri

13. D., *La navigation*, p. 121-123.

14. Au XVII^e siècle, Vauban note qu'«un bateau de raisonnable grandeur peut à lui seul, avec six hommes et six chevaux, mener la charge que 400 chevaux et 200 hommes auraient bien de la peine à mener par les chemins ordinaires» : à ce sujet, voir *ibid.*, p. 128.

15. Ammien Marcellin, *Histoire*, éd. G. Sabbah, t. 2, Paris, 1970, p. 42-43. Cf. aussi M. Suttor, «Le contrôle du trafic fluvial : la Meuse, des origines à 1600», *Revue du Nord*, t. 76, 1994, p. 7-8.

l'Aveugle a rassemblé son ost¹⁶. Le conseil de la ville de Huy accorde en 1336 un règlement à la compagnie des arbalétriers et fixe les conditions de leur intervention «s'on va en ost, par terre ou par nef». En 1396, le comte de Namur Guillaume II de Dampierre réunit plus de 36 bateaux chargés d'hommes d'armes et de victuailles, pour aller livrer combat en Frise¹⁷. En 1464, les Liégeois mènent une expédition contre le seigneur Jean d'Arendael, dans le comté de Juliers, entre Meuse et Rhin. Ils se rendent par le fleuve jusqu'à Visé, peu après Liège, où les Dinantais et les Hutois viennent les rejoindre à bord de vingt-trois embarcations. Cette troupe se dirige ensuite vers Maaseik, en aval de Maastricht. Lors des campagnes de Charles le Téméraire en Gueldre, en 1473 et en 1476, les milices de Namur, renforcées par des arbalétriers et des archers, descendent la rivière en bateau pour rejoindre l'armée ducale¹⁸.

Au XVI^e siècle, l'importance stratégique de la vallée s'accroît : les passages d'hommes d'armes, de leur matériel et de leur ravitaillement deviennent toujours plus fréquents. L'expédition du roi Henri II contre

16. Les rois Gotfrid et Sigfrid établissent leur camp à Elsloo, en aval de Maastricht, en 881-882 (A. D'Haenens, *Les invasions normandes en Belgique au IX^e siècle. Le phénomène et sa répercussion dans l'historiographie médiévale*, Louvain, 1967, p. 49-50 et 312-315). - 1018 : *Gesta episcoporum Cameracensium*, éd. L.C. Bethmann, *Monumenta Germaniae Historica* (désormais M.G.H.), *Scriptores* (désormais SS.), t. 7, 1846, p. 471, Anselme, *Gesta episcoporum Tungrensium, Trajectensium et Leodiensium*, p. 207 et la *Vita Balderici episcopi Leodiensis*, éd. G.H. Pertz, M.G.H., SS., t. 4, 1841, p. 735-736. - 1151 : Renier de Saint-Laurent, *Triumphale Bulonicum*, éd. W. Arndt, M.G.H., SS., t. 20, 1868, p. 592 (qui commet une erreur de datation : M. Suttor, «Le *Triumphus Sancti Lamberti de castro Bullonio* et le catharisme à Liège au milieu du XII^e siècle», *Le Moyen Age*, t. 91, 1985, p. 260 et n. 78) et Gilles D'Orval, *Gesta episcoporum Leodiensium*, éd. J. Heller, M.G.H., SS., t. 25, 1880, p. 106.

17. 1336 : éd. E. Fairon, *Chartes confisquées aux bonnes villes du pays de Liège et du comté de Looz après la bataille d'Othée (1408)*, Commission royale d'Histoire (désormais C.R.H.). *Publ. in-8°*, Bruxelles, 1937, p. 410. - 1396 : *Chronique liégeoise de 1402*, éd. E. Bacha, C.R.H. *Publ. in-8°*, Bruxelles, 1900, p. 430-431.

18. 1464 : Jean de Looz, *Chronique*, éd. P.F.X. De Ram, *Documents relatifs aux troubles du Pays de Liège sous les princes-évêques Louis de Bourbon et Jean de Hornes (1455-1505)*, C.R.H. *Publ. in-4°*, Bruxelles, 1944, p. 21, Jean de Brusthem, *Chronique*, éd. S. Balau et E. Fairon, *Chroniques liégeoises*, C.R.H. *Publ. in-4°*, t. 2, Bruxelles, 1931, p. 104, *Chronijck der landen van Overmaas en der aangrenzende gewesten door eenen inwoner van Beek bij Maastricht (1275-1507)*, éd. J. Habets, *Publ. de la Soc. historique et archéol. dans le Limbourg*, t. 7, 1870, p. 21 et Adrien d'Oudenbosch, *Chronicon rerum Leodiensium sub Johanne de Heinsbergio et Ludovico Borbonio episcopi (1429-1483)*, éd. C. de Borman, *Soc. des Bibliophiles liégeois*, Liège, 1902, p. 97. - 1473 : *Chronijck der landen van Overmaas*, p. 36-37 ; 1476 : J. Borgnet, «Histoire des compagnies militaires de Namur», *Acad. royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-arts de Belgique*, série in-4°, t. 24, Bruxelles, 1850-1852, p. 15, 16 et n. 1, p. 42 et n. 1.

les Espagnols en 1554 prend le fleuve comme axe de pénétration. Pendant les troubles que connaissent les Pays-Bas à partir de 1566-1568, de nombreuses troupes circulent sur le cours d'eau, ce qui accroît encore le rôle de contrôle joué par les places de la Meuse¹⁹.

C'est ce qu'il importe d'examiner à présent. Dès le bas empire, Maastricht mais peut-être aussi Namur et Huy constituent des points du réseau défensif mis alors en place. A la période mérovingienne, Huy et Dinant apparaissent de manière certaine comme centres fortifiés et semblent le rester par la suite. A Namur, le comte érige un château vraisemblablement avant 974²⁰. Au XI^e siècle, les évêques de Liège reçoivent de l'empereur la mission de préserver la paix dans leur diocèse : les Saliens leur donnent en 1039-1056 le donjon d'Argenteau, en aval de Liège, et le château de Dinant en 1070. Ensuite, l'évêque Otbert achète le donjon de Clermont, entre Huy et Liège, en 1091-1095²¹. A cette époque assez troublée où fleurit la féodalité surgissent d'autres châteaux dans la partie supérieure du fleuve, comme Mézières, Arches et Warcq, édifiés au X^e siècle, Hierges, Haybes et Agimont, plus en aval, mentionnés au XII^e siècle²².

Au XIII^e et surtout au XIV^e siècle, les princes, et tout particulièrement les comtes de Namur et les évêques de Liège, s'efforcent de conserver le contrôle de ces donjons. Ils poursuivent une véritable « politique castrale » afin d'assurer la défense de leur « Etat » en cours de formation suivant l'axe de la vallée. Les Namurois s'emparent de Haybes, de Hierges, de Château-Thierry et de Poilvache, près de Dinant, de Dave et de Samson, de part et d'autre de Namur, ainsi que de Beaufort, à proximité de Huy. Les évêques restaurent Clermont et fortifient Eik (Maaseik). A la même époque, on affecte des sommes très importantes à l'agrandissement des fortifications urbaines²³.

19. 1554 : *Chroniques du XVI^e siècle. Règne de Georges d'Autriche*, éd. S. Balau et E. Fairon, *Chroniques liégeoises*, t. 2, p. 439 ainsi que M. Suttor, « Le contrôle du trafic fluvial », p. 11 et n. 17-18. – 1566-1568 : *ibid.*, p. 11-12 et n. 20.

20. *Ibid.*, p. 8 et n. 2-4.

21. *ID.*, « L'affermissement du pouvoir des évêques de Liège dans la vallée de la Meuse moyenne », *Le Temps des Saliens en Lotharingie (1024-1125). Actes du colloque du Centre d'Etudes Historiques. Malmédy, 1991*, Malmédy, 1993, p. 103-106 et 109-111.

22. *Ibid.*, p. 104-105, *ID.*, « Le contrôle », p. 8 et n. 6 et « Seigneurs et seigneuries dans la vallée de la Meuse moyenne du X^e au XVI^e siècle », *Seigneurs et Seigneuries au Moyen Age, Actes du 117^e Congrès national des Soc. savantes. Clermont-Ferrand, 1992. Section d'Histoire médiévale et de Philologie*, Paris, 1993, p. 209.

23. *ID.*, « Le contrôle », p. 8-9.

Ce souci, nourri par les progrès de l'armement, explique le fait que ces ouvrages se voient équipés de canons dès la fin du XIV^e siècle. En effet, ceux-ci permettent alors un tir direct et ajusté à courte distance, ce qui donne une dimension stratégique supplémentaire au contrôle de la rivière qui, de plus, est la seule voie à autoriser le transport commode des lourdes pièces de l'époque. Dans la première moitié du XV^e siècle, l'intégration des principautés des Pays-Bas dans le patrimoine des ducs de Bourgogne accélère encore ce processus. En outre, ces mêmes progrès de l'artillerie nécessitent l'amélioration des moyens de défense. La fortification commence à s'enterrer et à s'élargir, protégée par des ouvrages de terre et par des glacis²⁴.

Au XVI^e siècle, l'usage du boulet en fonte réduit l'importance du calibre des canons, ce qui leur confère une plus grande efficacité et, surtout, une souplesse opérationnelle accrue. Le transport de ces pièces, quasi impossible par route auparavant, peut à présent s'opérer aussi bien par la voie terrestre que par eau, ce qui rend également nécessaire le contrôle des ponts et des gués²⁵. Le fleuve revêt donc une plus grande importance stratégique encore, alors que les principautés des Pays-Bas se voient entraînées dans les guerres entre l'Espagne et la France, à partir de 1521. En 1554 le roi Henri II descend la Meuse et s'empare de Fumay, Hierges, Agimont, Château-Thierry, Dinant et Bouvignes. Cette expédition permet d'observer d'abord la vulnérabilité de la vallée, voie de pénétration aisée, ensuite le rôle décisif joué par Namur, – qui a interdit aux Français de poursuivre plus au nord, – comme verrou stratégique pour la défense des Pays-Bas, et enfin le fait que la fortification doit s'adapter sans cesse et s'organiser en fonction de l'artillerie. Dès ce moment, les remparts comportent des courtines et forment des lignes brisées; ils sont pourvus de bastions²⁶. Aussi, lorsque Charles Quint achète Agimont en 1555, il néglige le château, obsolète, et fait construire, selon les conceptions les plus récentes de l'architecture militaire, une nouvelle forteresse : Charlemont, sur un site qui surplombe le cours d'eau et permet d'en

24. *Ibid.*, p. 9-10. – Au sujet de l'évolution de l'artillerie, voir C. Gaier, *L'industrie et le commerce des armes dans les anciennes principautés belges du XIII^e à la fin du XV^e siècle*, Paris, 1973, p. 92 et 291 ainsi que ID., « Considérations pratiques sur l'attaque et la défense des anciennes places-fortes », *Liège. 1000 ans de fortifications militaires*, Liège, 1980, p. 30. En ce qui concerne le transport des canons, cf. C. Gaier, *L'industrie*, p. 305-307 et annexe 6, p. 353-356 ainsi que M. Suttor, *La navigation*, p. 69, n. 186. Sur l'évolution des fortifications, voir C. Gaier, « Considérations pratiques », p. 31.

25. M. Suttor, « Le contrôle », p. 10-11, C. Gaier R, « Considérations », p. 32 et D.D. Brouwers, « Les gués de la Meuse namuroise en 1568 », *Namurcum*, t. 7, 1930, p. 36.

26. *Supra*, n. 19 et C. Gaier, *op. cit.*, p. 36-38.

défendre l'accès. Enfin, à partir de 1566-1568, les Pays-Bas sont troublés par la question religieuse et par la fronde des Etats Généraux contre Philippe II, ce qui accroît davantage encore l'importance stratégique des places mosanes²⁷.

De manière plus précise, la surveillance «au quotidien» du trafic fluvial s'opère très aisément dans les villes. A Dinant, au milieu du XV^e siècle, on tend chaque soir une chaîne au travers de la rivière, tout comme à Namur, à Maastricht, à Huy et à Liège. Enfin, grâce à leur pont, les cités mosanes contrôlent aussi la traversée du cours d'eau. A Maastricht en 1214, il suffit à l'évêque de Liège Hugues de Pierrepont, qui craint l'arrivée de l'armée d'Otton IV, en route vers Bouvines, d'ôter les solives qui forment la dernière arche de l'ouvrage afin d'en empêcher le passage²⁸. Enfin, toute circulation peut aussi se voir interdite sur la Meuse. On trouve de nombreux exemples de blocus mis en place pour empêcher le ravitaillement d'une ville. Ainsi, en 1346, l'évêque Englebert de la Marck, en conflit contre la bourgeoisie de Huy, installe des gardes à Clermont. En réaction, les Hutois, assistés des Dinantais et des Liégeois, assiègent ce donjon, obtiennent sa reddition et le détruisent²⁹.

Les déplacements de personnes sur le fleuve semblent très fréquents, aussi loin que notre documentation permette de remonter. Au début du VIII^e siècle, les compagnons de l'évêque Lambert, qui vient d'être assassiné, placent le corps du martyr sur une barque et le transportent depuis la *villa* de Liège jusqu'au *portus* de Maastricht³⁰. Ensuite, on observe que de nombreux seigneurs, laïcs ou ecclésiastiques, mais aussi des princes et des souverains circulent en bateau sur la rivière.

L'activité diplomatique est intense en 1467-1468, lorsque se déroulent les négociations en vue de restaurer la paix entre le pays de Liège et la Bourgogne. Le 18 février 1467, l'évêque de Troyes, Louis Raguier,

27. Charlemont : Paul de Croonendael, *Cronique du pays et conté de Namur*, éd. Comte DE Limminghe, t. 1, Bruxelles, 1878, p. 33-34.

28. Contrôle du trafic sous le pont : M. Suttor, *La navigation*, p. 115 et n. 402. – Contrôle du passage sur le pont : Renier de Saint-Jacques, *Annales*, éd. L.C. Bethmann et J. Alexandre, *Soc. des Bibliophiles liégeois*, n° 12, Liège, 1874, p. 115-116.

29. Jean de Hocsem, *Chronicon*, éd. G. Kurth, *C.R.H. Publ. in-8°*, Bruxelles, 1927, p. 351, la *Chronique liégeoise de 1402*, p. 339 et Mathias de Lewis, *Chronicon Leodiense*, éd. S. Bormans, Liège, 1865, p. 117-118; on trouvera d'autres exemples de tels blocus dans M. Suttor, «Le contrôle», p. 14-15.

quitte Huy, où séjourne le prince Louis de Bourbon, et gagne Liège par la voie d'eau. Le 27 avril 1468, le légat Onufrius, souffrant, vient de Maastricht à Liège en bateau³¹. Le seigneur de Humbercourt et son épouse font le trajet de Liège à Maastricht par bateau en 1469. De nombreux nobles mais également, en cette période troublée, des archers maastrichtois les accompagnent à bord d'une autre embarcation. Enfin, en 1490, une ambassade française se rend de Huy à Liège en descendant la Meuse³².

Il apparaît que les dames apprécient particulièrement ce mode de transport. En 1443, la femme de Philippe le Bon, «en desquendant de Mazier en nave por venir à Namure, passat à Dynant par aighe à gran nobleche». En 1445, les sœurs de l'évêque de Liège Jean de Heinsberg remontent le fleuve en sa compagnie au-delà de Dinant. Marguerite de Valois, l'épouse du futur roi Henri IV, la «reine Margot», voyage en juillet 1577 de Namur à Liège sur la rivière. Elle ne se déplace pas seule : sa suite et son train de bagages occupent plusieurs bateaux, réquisitionnés à cette occasion³³.

Princes et souverains voyagent aussi volontiers par eau. Le comte de Namur Henri l'Aveugle, en 1188, *infirmus nauigio se aduebi fecit*. Plusieurs évêques de Liège, lors de leur réception, visitent les villes de Maastricht, Liège, Huy et Dinant en parcourant la Meuse. Quelques années avant la fin de sa vie, Jean de Flandre, malade, ne peut plus endurer les déplacements à cheval. Dès lors, en 1289, lorsqu'il se rend de Liège à Huy ou à Namur, *habebat nauem in qua faciebat se nauigari*³⁴. En 1506, l'évêque Erard de la Marck revient de Namur à Liège par le fleuve. L'empereur Charles Quint accomplit en 1531, avec une suite imposante et prestigieuse, le trajet entre Huy et Namur par la rivière et, en 1546, il se rend

30. Nicolas, *Vita Landiberti episcopi Traiectensis*, éd. B. Krusch, *M.G.H., Script. rer. Merov.*, t. 6., p. 427.

31. 1467 : Adrien d'Oudenbosch, *Chronicon*, p. 161. – 1468 : ID., p. 193 et Jean de Brusthem, *Chronique*, p. 117. Le légat retourne ensuite vers Maastricht : *Mémoires du légat Onufrius sur les affaires de Liège (1468)*, éd. S. Bormans, Bruxelles, 1885, p. 55-56.

32. 1469 : Jean de Looz, *Chronique*, p. 63-64 et 68. – 1490 : *Chronique du règne de Jean de Hornes*, éd. S. Balau, *Chroniques liégeoises*, t. 1, Bruxelles, 1913, p. 400.

33. 1443 : Jean de Stavelot, *Chronique*, éd. A. Borgnet, *C.R.H. Publ. in-4°*, Bruxelles, 1861, p. 515. – 1577 : au retour, la princesse remonte le fleuve de Liège à Huy (*Chroniques du XVI^e siècle. Règne de Gérard de Groesbeeck*, éd. S. Balau et E. Fairon, *Chroniques liégeoises*, t. 2, p. 578).

34. 1188 : Gislebert de Mons, *Chronicon Hanoniense*, éd. L. Vanderkindere, *C.R.H. Publ. in-8°*, Bruxelles, 1904, p. 217. – Les évêques Arnould de Hornes en 1378 (*Chronique de 1402*, p. 378) et Louis de Bourbon en 1456 (Jean de Brusthem, *Chronique*, p. 98) notamment. – 1289 : *Chronique de 1402*, p. 230.

de Maastricht à Liège en bateau³⁵. Mais le prince qui navigue le plus volontiers, c'est Louis de Bourbon. Le jour même de son assassinat, le 30 août 1482, il descend encore de Huy à Liège par la Meuse³⁶.

Certains souverains font équiper des bâtiments afin de voyager sur le fleuve. Ainsi, en 1466, le duc de Bourgogne Philippe le Bon, assez âgé, remonte le cours d'eau depuis Namur pour assister au siège de Dinant. Il prend place en «ung tresbiau batiau et tres bien atinte»³⁷. Louis de Bourbon fait construire en 1468 pour son usage personnel *una nauis cum tabulis ligneis camerata [...et] cum uiridi colore depingebatur*³⁸. En 1577, Marguerite de Valois s'installe dans un «très beau batteau», aménagé tout exprès pour elle par don Juan d'Autriche, gouverneur des Pays-Bas³⁹. Ces bâtiments sont très probablement adaptés pour procurer le plus grand agrément lors des croisières. Mais, malheureusement, on ne sait rien de leurs caractéristiques et l'on ignore presque tout de leur aménagement⁴⁰.

Il faut aussi signaler l'existence de services réguliers de liaisons régionales entre les différentes villes de la vallée, créés à partir de la fin du XIII^e siècle. Ces «nefs marchandes» assurent le transport de personnes et de leurs bagages ainsi que des marchandises à la pièce et paraissent, bien sûr, aménagées à cette fin. On sait que ces bateaux mesurent vingt à trente mètres de long⁴¹. Mais il faut attendre la rela-

35. 1506 : P. Harsin, *Etudes critiques sur l'histoire de la principauté de Liège. 1477-1795*, t. 2, *Le règne d'Erard de la Marck. 1505-1538*, Liège, 1955, p. 52 et n. 4-5. – 1531 : A. Brueneel, G. Delcroix, G. Turpin, R. Van Santbergen, J. Bovesse et R. Laurent, *Documents d'archives relatifs au namurois. Dossier pédagogique destiné à l'enseignement de l'histoire*, Bruxelles, 1980, pièce n° VII 3 ; 1546 : *Chroniques du XVI^e siècle. Règne de Georges d'Autriche*, p. 419.

36. Jean de Looz, *Chronique*, p. 23, 65, Adrien d'Oudenbosch *Chronicon*, p. 229 et *supra*, n. 32 ; 1482 : Jean de Looz, p. 81-82.

37. Jean de Haynin, *Mémoires de Jean, sire de Haynin et de Louvignies (1465-1477)*, éd. D.D. Brouwers, t. 1, Liège, 1905, p. 166 et 182.

38. Adrien d'Oudenbosch, *Chronicon*, p. 199.

39. *Supra*, n. 33 et M. Suttor, *La navigation*, p. 89, n. 278.

40. En 1536, le nonce Pierre Vander Vorst remonte le Rhin depuis Bonn jusqu'en amont de Worms dans un bâtiment très confortable, où sont aménagées deux chambres (*Nonciature de Pierre Vander Vorst d'Anvers, évêque d'Acqui, en Allemagne et dans les Pays-Bas, en 1536 et 1537*, éd. P.-F.-X. De Ram, Bruxelles, 1839, p. 47 et 52). – On citera encore un type très particulier de transport : celui de dépouilles d'évêques ou de reliques (M. Suttor, «La Meuse et Huy du IX^e au XVII^e siècle. La dynamique d'une rivière», *Gens de Meuse, Huy*, 1997, p. 46-47 et ID., *Vie d'un fleuve*).

41. Première mention dans un acte namurois de 1294 : éd. D.D. Brouwers, *Cens et rentes du comté de Namur au XIII^e siècle*, t. 1, Namur, 1910, p. 213 ; cf. aussi M. Suttor, «La Meuse et Huy», p. 47. – Caractéristiques de ces bateaux : ID., *La navigation*, p. 87.

tion de voyage que nous rapporte en 1615 Philippe de Hurgès, échevin de Tournai, pour glaner des renseignements plus précis à leur propos. Equipés d'un aviron-gouvernail, ils semblent pontés et disposent de deux cabines. Celles-ci, pourvues de fenêtres, sont faites de planches peintes en vert et poissées pour résister à la pluie. On y trouve les armoiries des chevaliers «qui ont autrefois daigné s'en servir», «pour ce qu'il n'y a rivière dont la navigation soit plus plaisante». Les gens de qualité prennent place à l'avant, à l'intérieur du «cartier» le plus petit, où se dresse une table «pour soustenir les viandes ou le jeu», car «chascun se pourvoit de vin, de bierre et de viandes, rapportant en commun, mangeant et beuvant de mesme tout ce que l'un et l'autre y a porté». Les personnes «de moienne condition» s'abritent dans l'autre cabine et les pauvres restent à découvert. On rencontre même à bord des «garses qui ne gagnent leur vie autrement que faisant ce voiage et prenans la fortune qu'elles y rencontrent, ce qu'elles continuent tant que la jeunesse et la beauté leur durent, ou que la verolle et autres fruits en dépendants les en facent déporter»⁴².

On ne connaît l'organisation de ces services de manière précise qu'à partir du XVI^e siècle. On apprend alors que des escales intermédiaires sont prévues entre les différentes cités. Au milieu du XVI^e siècle, le comte de Namur et l'évêque de Liège publient des règlements fixant l'horaire et le tarif des «nefs marchandes». Les souverains établissent les heures de départ des barques afin que celles-ci puissent arriver à destination avant que l'on ne ferme les portes de la ville. La tarification détermine les droits à acquitter pour l'acheminement des diverses marchandises. Le coût du transport varie selon que l'on prend place dans la cabine à l'avant du bateau ou bien à découvert, au milieu de la nef. On paie un double prix «quand les eauwes [sont] hors rive». Afin d'éviter des abus de la part des bateliers, ces tarifs doivent être fixés sur la cabine, à la vue de tous⁴³. Notons enfin que ces droits ne cessent d'augmenter dans la seconde moitié du siècle, en raison des troubles que connaît alors la vallée. La circulation des barques se voit en effet gênée ou empêchée lors des guerres. Ainsi, quand l'évêque Louis de Bourbon se réfugie à Huy en juillet 1466, *cessavit [...] nauis, quod mercatorum dicitur*. De telles situations

42. Excellent témoignage de Philippe de Hurgès, *Voyage de Philippe de Hurgès à Liège et à Maastricht en 1615*, éd. H. Michelant, *Soc. des Bibliophiles liégeois*, Liège, 1872, p. 129-131 et 222-223 ainsi que pl. face aux p. 116 et 126.

43. Escales intermédiaires : M. Suttor, *Vie d'un fleuve*. – Horaire : ID., «La Meuse et Huy», p. 48. – Tarif : *ibid.*, p. 47-48 ainsi que Philippe de Hurgès, *Voyage*, p. 128-129 et 222.

entraînent les princes à faire escorter les nefs par des mousquetaires « bien pourvus de poudre, balles et mèches »⁴⁴.

Notons enfin que ces services quotidiens représentent, aux XV^e et XVI^e siècles, un trafic régional d'un « volume » non négligeable, aussi bien en ce qui concerne le transport des personnes que celui des marchandises⁴⁵.

Cette rivière capricieuse, au chenal navigable souvent étroit et de faible profondeur, aux nombreux bancs de gravier, aux multiples courants, offre une navigabilité très inégale, selon les endroits et selon les saisons. Ces caractéristiques façonnent des bateaux bien particuliers, à l'architecture à fond plat, simple mais solide. Le batelier s'efforce à l'emploi le plus performant possible de cet outil, compte tenu de la nature et de l'état du cours d'eau. Ainsi, le transport fluvial, malgré quelques inconvénients, réunit des avantages décisifs sur le transport terrestre.

On rencontre en outre en abondance des richesses naturelles fort variées à proximité même de la Meuse : des minerais (fer, plomb, calamine), des matériaux de construction (bois, pierres, ardoises), des combustibles (bois, charbon de bois, houille), diverses matières premières (salpêtre, soufre, guède, alun) et aussi des denrées indispensables au ravitaillement des populations de la vallée. La rivière joue un rôle capital non seulement dans le trafic de ces marchandises, mais encore pour l'importation de quelques produits dont manquent ces régions : cuivre, laine, grains, poissons de mer, sel, vin, ainsi que pour l'exportation des articles fabriqués dans les agglomérations mosanes, dinanderie et draps tout d'abord, puis outils et clous, armes et poudre. Le cours d'eau « attire » même à lui, pour des raisons de coût et de commodité, des marchandises que l'on peut aisément confier au charroi : laine et draps constituent ainsi de précieux frets de complément. Ainsi, la dynamique fluviale se révèle très puissante, qui engendre une activité d'une précé-

44. Augmentation des droits : règlement de 1582, éd. L. Polain et S. Bormans, *Recueil des ordonnances de la Principauté de Liège*, 2^e série, 1507-1684, t. 2, Bruxelles, XXXX, p. 81 ; voir également Philippe de Hurge, *Voyage*, p. 128-129. – 1466 : acte du 13 juillet, éd. P.F.X. de Ram, *Documents relatifs aux troubles du pays de Liège*, p. 38 et Adrien d'Oudenbosch, *Chronicon*, p. 140. – Escorte de mousquetaires : mandement de 1606, éd. L. Polain et S. Bormans, *op. cit.*, p. 281-282.

45. Ces services constituent, en effet, au bénéfice de leurs détenteurs, un privilège de priorité sur le commerce régional : M. Suttor, *Vie d'un fleuve* et ID., « La Meuse et Huy », p. 48.

cité, d'une variété et d'une intensité étonnantes. La rivière apparaît comme une artère absolument essentielle pour les villes du pays mosan⁴⁶.

Cet outil remarquable explique tout à la fois, très tôt, la fréquence des déplacements d'hommes d'armes et l'intérêt porté au contrôle de la vallée. D'un côté, on observe que quand l'importance stratégique du fleuve s'accroît, les passages de soldats, de leur matériel et de leur ravitaillement se font plus nombreux. De l'autre, on note que les efforts des souverains et des seigneurs pour dominer la rivière et ses abords se révèlent de manière très claire dès l'époque mérovingienne et demeurent toujours soutenus par la suite. C'est que la possession de châteaux puis de forteresses permet, sans discontinuer, le contrôle stratégique d'une vaste région. Seule évolue l'architecture défensive, au gré des perfectionnements de l'artillerie.

On ressent aussi la Meuse comme un espace d'agrément. De nombreux seigneurs, laïcs ou ecclésiastiques, mais aussi des dames, des princes et des souverains circulent volontiers en bateau sur le fleuve. Ils voyagent le plus souvent avec leur entourage et disposent parfois d'embarcations particulières, aménagées avec un certain confort. La voie d'eau apparaît en outre comme un mode de transport commode pour les malades. Bien entendu, cela n'a rien d'exceptionnel et on peut citer de nombreux exemples connus pour d'autres rivières⁴⁷. Rappelons enfin les services appréciés et précieux assurés par les «barques marchandes» entre chaque agglomération mosane.

Mais la dynamique du fleuve, très puissante, se manifeste encore dans d'autres domaines. L'intérêt que portent les souverains ou les seigneurs à la disposition de la rivière se révèle sans cesse aussi dans la détention de divers droits de nature économique (pêcheries, bacs de passage d'eau, ponts, «nefs marchandes»), dans l'exercice de la justice, qui permet de «marquer» les limites d'un pouvoir, et enfin dans la perception ou le contrôle des péages⁴⁸.

Au vrai, le fleuve nous apparaît de plus en plus contribuer à forger une véritable unité entre les régions qu'il baigne. En effet, les bateliers,

46. ID., «Le rôle de l'eau dans le développement de la vallée mosane (origines-1600)», *L'eau au Moyen Âge. Symboles et usages. Actes du colloque d'Orléans, 1994*, Orléans, 1996, p. 150-163 et *Vie d'un fleuve*.

47. Ainsi, le roi Louis VI le Gros se déplace volontiers en bateau sur la Seine : A. Joris, «Transports, voyages et voies de communication au moyen âge», *Cahiers de Cléo*, fasc. 23, 1970, p. 35.

48. M. Suttor, «L'affermissement du pouvoir des évêques de Liège», p. 110-111 et ID., «Seigneurs et seigneurie», p. 219-220.

au contraire des membres des autres corporations, quasi «ancrés» à leur cité, assurent forcément par leur travail le contact entre les extrémités de la vallée, la Champagne et le delta Rhin-Meuse⁴⁹. C'est peut-être ici même qu'ils ont adopté non seulement les progrès techniques réalisés par les Frisons sur leurs bateaux pendant le haut Moyen Âge, – la mâturation unique à l'avant, bien haubanée, et la barre de manœuvre proche du gouvernail d'étambot, – mais encore de très nombreux vocables d'origine thioise⁵⁰. Bien plus, c'est le long de la rivière que se sont épanouies les écoles liégeoises aux XI^e et XII^e siècles et qu'a fleuri un art qualifié à juste titre de «mosan», en raison de ses caractères propres observés tant pour la fameuse dinanderie qu'en architecture, en sculpture, en miniature, en orfèvrerie et en émaillerie. Les confrères de Gozechin étaient d'ailleurs parfaitement conscients d'appartenir à une même communauté culturelle⁵¹. Quant au fleuve, espace vécu où tout ceci a pu se développer, les témoignages, si l'on excepte les récits d'inondations parfois sévères, le considèrent toujours comme privilégié, outil indispensable et élément propice à l'agrément.

49. ID., *Vie d'un fleuve* et «Les métiers de l'eau», *Gens de Meuse*, p. 57-59.

50. Progrès techniques : ID., «Les conditions de navigation sur la Meuse moyenne à l'époque médiévale», *Tonlieux, foires et marchés avant 1300 en Lotharingie. Actes des 4^e Journées lotharingiennes, Luxembourg, 1986*, Luxembourg, 1988, p. 25-26. – Vocabulaire : ID., *La navigation*, glossaire, p. 139-149.

51. Ecoles liégeoises : J.-L. Kupper, *Liège et l'Eglise impériale*, p. 376-382. – Art mosan : F. Roussau, *L'Art mosan. Introduction historique*, 2^e éd., Gembloux, 1970, p. 5-6 et 49-65, ainsi que J. Stiennon, «Coup d'œil sur six siècles d'histoire rhénane et mosane au Moyen Âge», *Rhin-Meuse. Art et civilisation. 800-1400. Catalogue de l'exposition organisée en 1972 à Cologne et à Bruxelles*, Cologne-Bruxelles, 1972, p. 23-31.